Romulus Lal / EPOPEEA TRANSFĂGĂRĂŞANULUI

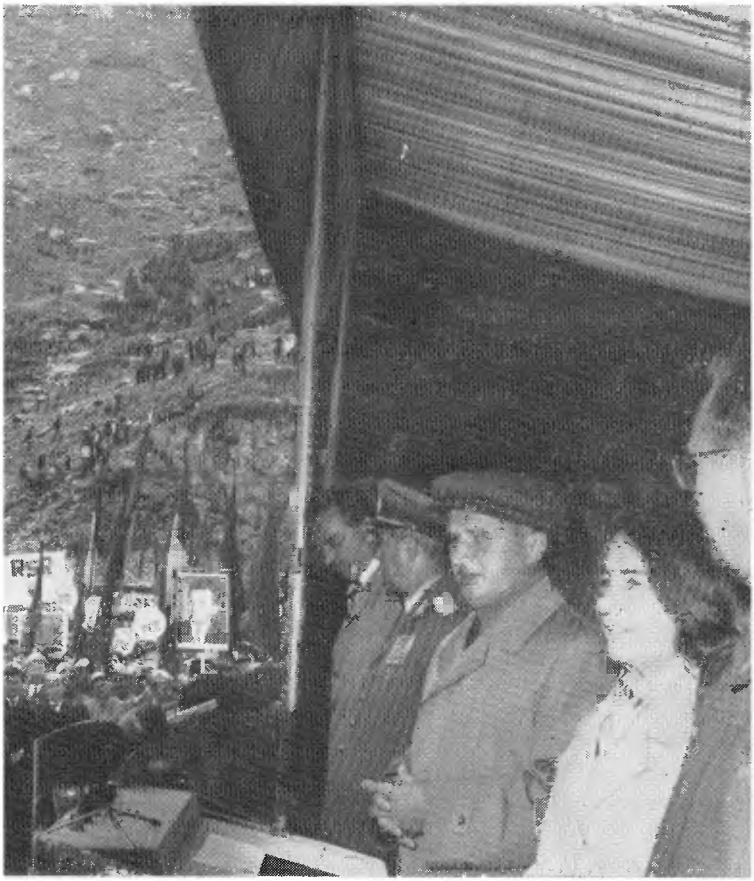
Romulus Lal || EPOPEEA
TRANSFĂGĂRĂŞANULUI

Romulus Lal

EPOPEEA TRANSFĂGĂRĂȘANULUI

EDITURA SCRISUL ROMÂNESC, CRAIOVA 1975

20 septembrie 1974. În prezența secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, și a tovarășei Elena Ceaușescu, se desfășoară festivitățile de inaugurare a Transfăgărășanului.



Parcurgînd acest drum, privind piscurile înalte ale munților, ne dăm și mai bine seama ce a îmbărbătat întotdeauna și a păstrat treaz sentimentul național al poporului nostru, ce l-a îndemnat ca în cele mai grele timpuri să-și apere glia prin lupte grele. Aici s-au născut moșii și strămoșii noștri, aici este locul poporului român.

NICOLAE CEAUȘESCU

Parcurgînd acest drum...

DE UNDE ÎNCEPE și unde se termină Transfăgărășanul ? Ce simplă pare această întrebare. Și, totuși, e atît de complicată. Întotdeauna va putea primi mai multe răspunsuri.

Cîteva mii de oameni vor susține că începe de pe barajul Lacului Vidraru. Alte cîteva mii îi mută obîrșia la Glăjăria Cîrțișoarei. Cei care aproape patru ani și-au dat mîna peste crestele sprijinite în nori, în efortul suprem al construcției, au în această privință, fiecare, răspunsul său.

„Șoseaua Transfăgărășanului începe din sud și se termină în nord, spun cei din Detașamentul-Sud..." „Șoseaua Transfăgărășană pornește din nord și se sfîrșește în sud", răspund cei din Detașamentul-Nord.

Revin, și spun : simplă e întrebarea, simplu e și răspunsul. Transfăgărășanul începe de acolo de unde l-a început fiecare. Pentru soldatul Epure, din sud, pentru soldatul Dabu, din nord. Pentru soldatul Laurențiu Nicodin, chiar de pe prispa casei sale din Cîrța, de pe care, înainte de încorporare, privea cu uimire șantierul cum urcă spre înălțimi. Pentru

maistrul Ghiață chiar din vîrful muntelui, din interiorul rocilor străpunse de tunel. Transfăgărășanul este, după părerea minerilor, prelungirea pe ambele versante a tunelului săpat de ei sub Piscul Capra. Cine le-ar putea strămuta convingerea ?

Și, iarăși revin și spun : Transfăgărășanul începe de la antica Drobeta, de la Apollodor. Sau, mai dinainte, din Munții Orăștiei, de la Sarmisegetuza dacică. Ori, poate de la Cernavodă, de la podul lui Salligny.

Drept este, însă, că Transfăgărășanul începe în același timp, de la Curtea de Argeș, mai jos de Lacul Vidraru. De pe schelele Meșterului Manole, simbol al vocației noastre de constructori, simbol al sacrificiului sublim pentru veșnicia operei durate.

Drept este deopotrivă, că, în fața noastră, drumul se deschide din satul Cîrțișoara. Satul neobositului drumeț și țăran cărturar, Badea Cîrțan, cel ce a bătut cu pasul său drumul adevărului spre istoria neamului. De aici a pornit spre Roma, să-și lipească tîmpla de Columna strămbunului, să soarbă din izvorul începutului nostru. De aici a trecut munții, poate chiar pe unde îi taie acum Transfăgărășanul, să-și cunoască frații de dincolo, să-și deșerte desaga de carte românească, printre cei setoși de istorie și adevăr.

Transfăgărășanul începe din alte drumuri ale țării și se varsă în toate drumurile țării. Vine de departe și duce departe, pînă acolo unde ajung visele noastre.

În istoricul lucrării, întocmit de tehnicieni se spune :

„La indicația conducerii partidului, în anul 1967—1969 s-a studiat realizarea unui

drum între barajul hidrocentralei Argeș și comuna Arpașul de Jos, peste Munții Făgăraș. Scopul : crearea unei noi legături rutiere de comunicații între partea de sud a țării și Podișul Transilvaniei ; deschiderea bazinelor forestiere din acest masiv ; folosirea mai rațională a pășunilor alpine ; realizarea unui centru turistic montan, în zona lacului Bîlea, unde sporturile de iarnă se practică timp de șapte luni pe an.

Pe baza acestor studii, printr-o hotărîre a guvernului, din 10 decembrie 1969, s-a aprobat construirea drumului peste Munții Făgăraș în lungime de 91,5 kilometri, cu caracteristici de drum forestier. În scopul asigurării capacităților necesare, s-a stabilit ca volumul cel mai mare de lucrări să fie executat de trupele de geniu ale Ministerului Apărării Naționale. Pe timpul construcției s-a conturat posibilitatea trecerii la realizarea unui drum cu bandă dublă, corespunzător caracteristicilor de drum public. A apărut, de asemenea, necesitatea unor lucrări de protecție împotriva avalanșelor. Pe această bază, printr-o altă hotărîre a guvernului, din 8 februarie 1971, s-au aprobat noii indicatori tehnico-economici ai investiției".

Prezentarea generală a traseului făcută de inginerul Teodor Guțu, proiectantul șef al ramurei de nord :

„Drumul Transfăgărășan se racordează la DN 1, București — Oradea, în apropierea comunei Arpașul de Jos. După circa doi-

sprezece kilometri se înscrie pe versantul Pîrîului Bîlea pînă la Cascada Bîlea — cota 1234 — și, apoi, printr-o mare serpentină depășește diferența de nivel de patru sute de metri, ajungînd deasupra cascadei. De aici, pînă la Lacul Bîlea, situat la o diferență de nivel de încă patru sute metri, drumul continuă prin Căldarea Bîlei, în grupuri de serpentine pînă la intrarea în tunel — cota 2042 metri.

Trecerea în bazinul Argeșului se realizează printr-un tunel de opt sute optzeci și doi metri, cu banda dublă, după care drumul urmărește, prin serpentine, versanții Pîrîului Capra, continuînd pe vale, pînă la coada Lacului Vidraru. În continuare, drumul se desfășoară pe versantul stîng al lacului și se racordează la coronamentul barajului. Drumul auto peste Munții Făgăraș reprezintă cel mai dificil obiectiv rutier executat în țara noastră. Situat la cota cea mai înaltă de traversare a Carpaților, peste treizeci la sută din lungimea drumului desfășurîndu-se în zona de gol alpin, este singura șosea din țară la care a fost necesară execuția unui tunel de asemenea dimensiuni și lucrări speciale de protecție împotriva avalanșelor. La conducerea traseului, s-a avut în vedere asigurarea accesului la unele dintre cele mai pitorești puncte din zonă : Cascada Bîlea, Căldarea lacului Bîlea, Căldarea Berbecilor și Mioarelor, Stîna „Capra“ și altele.

În cei patru ani de muncă, datorită condițiilor de relief și climatice s-a lucrat

efectiv numai treizeci de luni. Dificultatea constă în faptul că, în zona golului alpin, terenul a fost acoperit cu zăpadă peste două sute douăzeci de zile pe an iar grosimea stratului de zăpadă atingea pe văi grosimi persistente de peste zece metri. Pe durata lucrării, s-au produs avalanșe de zăpadă iar în perioada de vară ploi dese și abundente care au întrerupt frecvent activitatea. Nivelul precipitațiilor a ajuns pînă la o mie opt sute milimetri pe an..."

Urcăm de la Glăjărie la Bîlea Cascadă. Trecem prin păduri adînci de brad și fag. Pe marginea drumului, copacii au crengile rupte și trunchiurile arse ca după bombardamente. Exploziile pentru dislocarea sîncilor au făcut și stricăciuni. Nici nu se putea altfel. Echipe de ostași doboară cu topoarele arborii desfigurați. Vor fi plantați alții tineri în locul lor. Taluzele, acum dezolante, vor fi acoperite cu vegetație. Se fac gărduleţe din nuiele, dispuse în terase, care să rețină pămîntul semănat cu iarbă. Îmi stăruie în minte o vorbă a colonelului Nicolae Mazilu, comandantul Detașamentului-Nord : *„Pe fiecare cincizeci de metri de drum s-a întîmplat un fapt deosebit* — spunea el — *așa cum fiecare constructor militar sau civil a trăit cel puțin un moment deosebit pe șantier"*. Aș vrea acum, să ne oprim pe parcursul drumului în punctele care au fost la un moment dat *„cele mai fierbinți"* și să-mi povestească.

Parcă îmi ghicește dorința și cu toate că nu-i ușor să-l stîrnești pe Nicolae Mazilu la vorbă, retrăirea imaginară a unor clipe și întîmplări îi desleagă amintirile. Unele sînt de dată recentă, de numai cî-

teva zile, altele de la începutul lucrărilor. Acum, tronsonul acesta e aproape de sfîrşit. E ca oglinda. Întîlnim soldaţi care-l mătură, aşa cum ar mătura în ograda casei. Se montează parapeţi din tablă de oţel, se vopsesc în roşu şi alb. Zidarii sprijină malurile cu ziduri de piatră. Ajungem aproape de cabana Bîlea-Cascadă. O construcţie nouă, modernă, ridicată de aceiaşi constructori care au făcut şi drumul. Ea face parte dintr-un viitor complex turistic care va dispune de nouă sute de locuri de cazare pe acest versant al munţilor. Îi pun însoţitorului o întrebare directă :

— Aici, pe această porţiune de drum, de pildă, ce întîmplări au fost ?

— Să mă gîndesc... Da. Am trecut chiar eu printr-o clipă care nu se uită. Aici, sîntem la punctul numit „Ciuta 1...“

Prin iunie 1972 fusesem la o şedinţă de producţie la cabana Bîlea-Cascadă. Am terminat-o după ce s-a întunecat. Ştiam că plouase, dar nu ne dădeam seama cît de mare fusese ploaia. Ne-am urcat în maşină ca să coborîm la Glăjărie, unde eram cazaţi. Se afla cu mine şi colonelul Musianu. După cîteva sute de metri, observăm că drumul se aşternuse cu un fel de grohotiş căzut de pe versant. Şoferul a zis că trece peste el. Nu l-am lăsat. Am coborît să vedem despre ce-i vorba. În acel moment, auzim zgomotul sinistru al căderilor de bolovani. Am luat-o la fugă în direcţia opusă, strigîndu-i şoferului să dea înapoi. Eram la vreo cinsprezece metri în spatele maşinii. Deodată, calc pe-o piatră, îmi fuge de sub bocanc şi cad într-o groapă cu apă şi noroi. Maşina venea îndărăt spre

mine. Nu mă putem mișca. Musianu striga la șofer să oprească, dar el nu înțelegea. Credea că-i spune să se grăbească. Pur și simplu, picioarele nu mă mai ascultau, parcă paralizasem. Vedeam moartea cu ochii. Mașina se apropia de mine și nu puteam face nici o mișcare. Era ca în coșmarurile din vis cînd vrei să strigi dar glasul ți se oprește în gît, vrei să fugi, dar ai plumb în picioare. Încă doi-trei metri și mașina e cu roțile peste mine. Atunci, printr-un ultim efort de voință, izvorîtă poate din spiritul de conservare, am izbutit să mă rostogolesc cîțiva pași. Mașina s-a oprit cu roțile din spate în groapa în care mă aflasem doar cu o secundă în urmă.

Vrînd parcă să uite cît mai repede de acel necaz, Nicolae Mazilu trece la alt subiect.

— Uite, una pe care a apreciat-o chiar și ministrul nostru — își continuă el amintirile. Primii patru kilometri de la Glăjărie în sus au fost deschiși sub comanda locotenent colonelului Teodorescu. Cele mai mari necazuri ni le-au dat aici izvoarele de apă. Țîșneau sub loviturile tîrnăcoapelor ca fîntînile arteziene. Făgărașii sînt îmbibați cu apă ca un burete. Nici nu-i de mirare după cît plouă aici. Lucrările erau deseori zădărnicite de pîraiele care creșteau peste noapte, de izvoarele imprevizibile. Mereu trebuia să refacem terasamente, să introducem tuburi, să construim podețe.

De la cabană în sus, apoi spre Căldarea Bîlei, — îmi spune el mai departe — lucrările au fost preluate de detașamentul

de derocări, condus de locotenent colonel Florian. Cu fiecare metru pe care îl urcam mai sus, condițiile deveneau tot mai grele, terenul tot mai accidentat. Nici caii, nici oamenii nu mai răzbeau cu transportul materialelor. Utilajele erau și ele la limita capacității. *„Mai sus,* spunea parcă muntele, *nu mai aveți acces"*. Noi trebuia să-l păcălim. Dar cum, prin ce șiretlicuri ? Simplu. Să atacăm porțiunea aceasta de sus în jos, adică din Căldarea Bîlei spre cascadă. Perfect. Dar cu ce urci acolo motocompresoarele, buldozerele, celelalte utilaje ? Rămînea un singur răspuns rezonabil : să construim un funicular, ceea ce am și făcut.

Ne continuăm drumul. Mai e mult pînă la tunel și prevăd că vom face destule popasuri. Nicolae Mazilu are multe de povestit. Admir priveliștea. E de o spectaculozitate neîntîlnită. Am ieșit din pădure. Sîntem în așa-zisul gol alpin. Stînci și iarăși stînci, izvoare, pîraie cu apa repede și rece. Jnepi, bujori de munte, iar la picioarele noastre prăpăstii. Chiar să privești în jos îți trebuie curaj. Dar să stai cățărat în frînghii, ceasuri întregi pe zi, și să lucrezi deasupra hăurilor. Vara e spre sfîrșite, dar încă nu s-a răcit. Constructorii lucrează fără cămașă, au trupurile bronzate.

„Poarta geniștilor"

— Ne apropiem de poarta geniștilor, zona care ne-a făcut să visăm urît, luni la rînd, spune colonelul.

În fața noastră, se proiectează peste rîpi două turnuri de piatră, două resturi de munte sfărîmat. Ele trebuiau pușcate, dar constructorii le-au păstrat așa pentru forma lor de arc ori de stîlpi de poartă, pentru simbolul lor, mai ales. Locului i se spune *„Poarta geniștilor"*. Măreția ei sălbatică îi impresionează pînă și pe cei care mă însoțesc deși au văzut-o de-atîtea ori, ba chiar ei au tăiat-o.

— Fii atent băiete — îi spune comandantul deodată șoferului. Oprește. Șoferul pune frînă. Coborîm. Nicolae Mazilu îl cheamă în spatele mașinii.

— Uite pe unde ți-a trecut roata laterală.

Șoferul se uită, dar nu pare impresionat. Roata trecuse pe sub drum. Mă ia cu frig. Poate un singur centimetru mai trebuia ca mașina să... Mi-am mutat gîndurile în altă parte. Drumul e încă foarte îngust pe porțiunea aceasta. Acum se lucrează la lărgirea lui. În final, va avea șase-opt metri lățime. Dar, deocamdată e periculos. Șoferii sfidează primejdia.

Reținem ce-mi povestea cu altă ocazie sergentul Dabu Viorel din compania căpitanului Ion Nicolae. „Aveam un șofer, Ion Dorobanțu, cum nu cred să mai fi fost mulți ca el pe șantier. Făcea cinci-șase curse zilnic de la Bîlea-Cascadă la Cîrțișoara după alimente și materiale pe un drum care în perioada aceea era aproape impracticabil. Pleca pe orice vreme, ziua sau noaptea, cînd era nevoie. N-a avut nici un accident. S-a întîmplat totuși odată să scape roata din spate sub drum. Mașina a rămas înclinată deasupra prăpastiei, sprijinindu-se doar cu șasiul în țărm. Soldatul Dorobanțu

n-a mai făcut o mișcare. Dacă încerca să sară, mașina s-ar fi dezechilibrat și prăbușirea nu mai putea fi oprită. A rămas în această poziție timp de două ceasuri, pînă am venit noi cu un buldozer și am remorcat mașina".

Recitind acum, în carnetul de note, cele relatate de sergentul Dabu — întîmplări petrecute în perioada ianuarie—iulie 1971 — găsesc amănunte care merită a fi retranscrise întocmai. Ele îl surprind chiar și pe Nicolae Mazilu. I le citesc. Le ascultă captivat pentru că ele îi amintesc chiar de peripețiile petrecute în această zonă.

— Am participat la deschiderea porțiunii de la Piatra Albă către lac. Primul obstacol mai dificil pe care l-am întîlnit a fost stînca de la kilometrul 6 (numărați de la Cîrțișoara) de care n-am putut trece timp de zece zile. În cele din urmă, locotenentul major Dorin Mamolea, cu plutonul comandat de el, a izbutit s-o arunce în aer. Lucram cu soldați și ofițeri care nu acceptau imposibilul. Îmi aduc aminte de locotenentul Dumitru Pintea, sergentul Nicolae Lazăr din Sebeș, soldatul Nicolae Sorlei din Govora-sat, soldatul Nicolae Văduva din Buletea-Vîlcea, soldatul Ludovic Dorovici, unul dintre cei mai buni artificieri ai detașamentului. El era cel care dădea foc în zonele în care nu aveau alții curajul să intre. Un comandant de grupă foarte bun era și sergentul Iulică Troacă din Craiova. Soldatul Constantin Defta era buldozeristul numărul unu. Mie îmi era frică să mă uit pe unde cobora el cu buldozerul. A fost cel

ales să înceapă deschiderea drumului pe tronsonul de la poarta geniștilor. Buldozerul lui a fost urcat acolo, bucată cu bucată. Timp de o lună a lucrat singur. După ce făcuse o porțiune de cinci sute de metri de drum, trebuia să-i demontăm iarăși utilajul, ca să-l ducem în alt punct de lucru, dar ne-ar fi răpit vreo două săptămîni. A spus că îl va coborî el, așa întreg cum e. Panta avea șaizeci de grade și cinci sute de metri. L-am urmărit toți cu sufletul la gură, timp de două ore. Locotenentul colonel Vasile Hurmuzache scrisese a doua zi, în gazeta unității, o poezie inspirată de curajul lui Defta. Mai reținem din ea doar primele versuri : *„Mă îndeamnă gîndul / să-i compar cu Făgărașii : / mai înalți și mai voinici / cine sînt ? / munții sau ostașii ?“* Defta avea experiența munților. Înainte de armată a lucrat pe șantierul hidrocentralei de pe Lotru. Aici, la noi, își căpătase porecla de *Capra Neagră*, pentru că, într-adevăr, el le călca pe urme. Este un băiat scund, tuciuriu și vioi.

Transcriem în continuare din relatările sergentului Dabu.

Grozav era și soldatul Ion Fulgescu din Horezu. Lucra pe o basculantă. Nu avea mai mult de un metru și cincizeci. Își ținea în permamență două-trei perne sub fund, ca să ajungă la volan. Tot la Poarta geniștilor a lucrat și sergentul Ion Militaru. După îndeplinirea unei sarcini foarte grele a primit o permisie. N-a vrut să plece pînă nu s-a terminat porțiunea de drum la care lucra plutonul lui. Condițiile de viață nu erau de-

loc uşoare. Ne-am făcut singuri barăci, aşa cum ne-am priceput, ne spălam în Rîul Bîlea, chiar la minus douăzeci de grade. Ziua nu mai simţeam frigul. Într-o dimineaţă, am alunecat pe gheaţă şi-am căzut în apă. M-a tîrît vreo zece metri. E foarte repede rîul, în apropierea cascadei. M-au salvat colegii. În dimineţile cu viscol, nu ieşeam la lucru. Dar de multe ori ne ajungea cînd eram sus, departe de tabără. Atunci ne ascundeam în tumbele stîncilor. Primăvara era anotimpul cel mai periculos pentru noi. Din pricina exploziilor din cursul iernii, stîncile crăpau dar nu cădeau pînă în primăvară cînd începea să se dezgheţe. Tot timpul eram cu ochii în patru, să nu se pornească avalanşele de piatră şi zăpadă şi să ne ia prin surprindere. La Piatra Albă — îi spunem aşa pentru că e vorba de un conglomerat de şisturi albe —, ce făceam ziua se surpa noaptea. Am derocat acolo trei mii metri cubi de stînci faţă de cinci sute cît se prevedea în proiect. Mereu se rupea taluzul şi aluneca în prăpastie. Noi săpam tot mai adînc în coasta muntelui.

Momentul cel mai critic al zilei de muncă era ora exploziilor. Puşcam de patru ori pe zi, întotdeauna la ore exacte. Atunci, înceta lucrul pe toată proţiunea. Se dădea alarmă şi ne retrăgeam în adăposturi.

Apoi începea ploaia de bolovani. O piatră de treizeci de kilograme a fost proiectată la o mie de metri şi a perforat acoperişul cabanei, apoi planşeul dintre etaje şi s-a oprit la parter.

Întîmplarea cu bolovanul care a străpuns acoperişul cabanei vechi, îi aminteşte comandantului o altă peripeţie.

— Uneori, exploziile dădeau rezultate neaşteptate. Ele erau în funcţie de dozarea explozivului. Mai acum cîteva luni, o explozie a fost atît de puternică încît s-a declanşat un adevărat cutremur în acest perimetru. Cînd barmanul de la cabană a intrat în restaurant unde lăsase pe o tavă cincizeci de pahare, a găsit în locul lor cîţiva pumni de cioburi. Prin vibrare şi ciocnindu-se, toate paharele s-au spart. Noi ne obişnuiserăm cu acest vacarm, dar celor care veneau pentru prima dată pe şantier le crea o impresie unică. I-am avut în vizită anul trecut pe generalii Constantinescu şi Vasile Şlicariu. Primul dintre ei făcuse frontul şi poate mai stăruie şi acum în timpanele lui bubuitul tunurilor. Stăteam în adăpost. Au început exploziile. Care de care mai puternice, unele mai apropiate, altele mai îndepărtate. Dar toate deodată, sau la intervale de secunde, ca o canonadă. Generalul Constantinescu exclama, impresionat : *„Auzi, nea Vasile, ăsta e divizionul 120... Asta e bateria 176. Auzi, nea Vasile ? Acolo a intrat în luptă bateria 85...".*

Tot acest infern ţinea zece minute, timp în care muntele trecea prin clipe de zguduiri profunde. După aceea, se lăsa o linişte nesigură, tulburată de căderea întîrziată a vreunei stînci.

Pe aici nu se putea trece nici cu piciorul. Pentru trasarea drumului am avut nevoie de ajutorul vînătorilor de munte. Peretele avea nouăzeci de grade. Ajunseserăm însă deasupra acestei porțiuni și o atacam din ambele sensuri. De sus în jos lucra unitatea comandată de căpitanul Nicolae Coman. Era un foarte bun alpinist, obișnuit cu escaladările și, pe deasupra, un parașutist de clasă. Ca să-și încurajeze ostașii cobora primul, legat în frînghii, stîncile abrupte spre punctele unde trebuiau bătute găuri. Băieții îl urmau și nu le mai era teamă. Ore întregi stătea lîngă ei și-i învăța pozițiile de lucru, cățărările, „alunecarea" pe corzi. Aveau de tăiat un kilometru și jumătate de drum, de la Căldare spre Cascadă. De jos în sus, dinspre cabană venea plutonul comandat de locotenentul major Marin Dima. Cred că nu greșesc dacă afirm că era cel mai bun comandant pe care l-am avut aici. A îndeplinit sarcini dintre cele mai grele și întotdeauna corect și la timp.

N-am fost cu totul scutiți de surprize. Destul de tîrziu se constatase că măsurătorile topografice n-au fost prea exacte. Trebuia să coborîm drumul cu nouă metri mai jos. Alte trasări, alte pușcări, alte excavări de mii de metri cubi de rocă. Trebuia să se raporteze zilnic la București cît a mai rămas pînă la străpungerea *dopului*. Dar distanța dintre

punctele de lucru nu putea fi măsurată. Nici nu-şi prea bătea nimeni capul cu o treabă ca aceasta. Fiecare se gîndea cum să muncească mai cu spor. Se raporta prin apreciere. Ba, că mai sînt trei sute de metri, ba două sute, ba nouăzeci. În unele zile nu se putea înainta. Cei douăzeci de oameni care lucrau aici înaintau în medie pe zi cu un singur metru. E dificil să-ţi imaginezi, dacă nu ai fost alături de ei, de ce se mergea atît de încet. S-a lucrat din martie pînă în august, la doi kilometri şi jumătate de drum, un drum cum nu s-a mai făcut însă nicăieri pînă acum. De aceea, spun că nici un comandant n-a avut somn bun în lunile cît s-a lucrat aici. Pe 16 august 1971 ostaşii comandaţi de Coman şi Dima se întîlneau la kilometrul douăzecişicinci şi cinci sute, adică tocmai aici unde ne aflăm acum. Locului i se spune „Poarta întîlnirii".

Pornim mai departe. Maşina virează brusc, în viteză. Ne angajăm pe

...Serpentinele

care străbat ultimii kilometrii înainte de intrarea în tunel.

— Serpentinele — reia Nicolae Mazilu, privindu-le pentru a cîta oară ?, cu aceeaşi încîntare — nu puteau fi construite decît pe ziduri de sprijin. Pe ziduri de piatră şi beton mai groase şi mai trainice ca zidurile de cetate. Dar cum să faci ziduri de

sprijin pe patru ramuri suprapuse ? Nu se putea lucra deodată. Bolovanii răscoliți de cei care se aflau deasupra s-ar fi rostogolit în capetele celor de jos.

Soluția s-a găsit repede și de data aceasta. Se va lucra în paralel la toate ramurile, dar fără să se suprapună punctele de lucru. Pentru aceasta erau necesare însă cîteva drumuri de serviciu pe care să circule oamenii și utilajele.

— Doar am pomenit de aceste drumuri, am zis doar că ne-ar fi foarte folositoare și peste cîteva zile — spunea colonelul — erau deja terminate. Comandantul detașamentului derocări nici nu avea nevoie de alte explicații. Fără aceste drumuri de serviciu, neprevăzute, neplanificate, n-am fi putut termina serpetinele la timp.

Neplăcutele surprize n-au lipsit nici pe această ultimă *„sută de metri"*. Unele mai mici, altele mai mari. Povestește soldatul Călinoiu Jenică :

— Astă-primăvară, sergentul Nicolae Goga primise misiunea să doboare un colț de stîncă care rămăsese suspendat pe un perete între serpentine. Trei zile a lucrat la ea. Eu aveam sarcina să stau aici, sus și să țin legătura cu el, să-i dau materialele de care are nevoie.

Deodată, aud o bufnitură. Stînca de sub el s-a desprins de la locul ei și s-a prăbușit. Sergentul Goga nu mai era nicăieri. Nu-l mai vedeam. Am început să plîng. Am alergat să dau alarma. Cînd a venit echipa de salvare, el era pe țărm, se odihnea. După ce „căzuse", a rămas suspendat în frînghie la patruzeci de metri în gol. Nu

și-a pierdut sîngele rece. S-a urcat în mîini pe frînghie. Eu încă nu-mi reveneam din spaimă...

Pe chipul colonelului trece iarăși o umbră. El reia :

— Lucram intens la ultima ramură a serpentinelor, cînd vine cineva la noi și ne spune : *„Ce faceți fraților ? Drumul trece chiar peste stîlpul telefericului“. „Care stîlp ? Nu vedem nici un stîlp“. „Uitați-l, aici în proiect. E fixat chiar în mijlocul drumului. Peste cîteva zile va trebui să-l implantăm la locul lui“.*

— Nu mai era nimic de făcut. Trebuia să coborîm drumul mai jos, să tăiem în stîncă două sute de metri de drum. La 15 septembrie 1973 a fost gata și această ramură. Între Cîrțișoara și Lacul Bîlea, Transfăgărășanul era gata...

Trecem prin tunel, pe versantul de sud al munților. Ne întîmpină maiorul Teodor Dodu. A răspuns de construcția drumului, de la kilometrul zero la kilometrul cinci, aproape de Braia. Apoi, de la kilometrul optsprezece la kilometrul douăzeci și doi. Ne va fi ghidul faptelor petrecute pe această ramură a Transfăgărășanului, de la tunel pînă la coronamentul Lacului Vidraru. Ne și arăta o rîpă, care începe chiar de la picioarele noastre, de sub drum și se termină la cîteva sute de metri spre Căldarea Berbecilor. Pe acest „topogan“ i-a aruncat avalanșa pe plutonierul Robu și pe ostașii care veniseră într-o noapte să-i salveze pe minerii blocați în tunel. Dar, despre această peripeție, într-un alt capitol.

„Supertehnica“ transportării unui copac prin pădure

— Povestiți-ne, tovarășe Dodu, întîmplarea cu trunchiul acela de brad pe care l-ați adus din pădure pentru construcția podului, îi propun eu.

O spune cu bună dispoziție.

— Așa cum ziceți, ne trebuiau cîțiva brazi, nu unul cum spuneți, pentru amenajarea unui pod provizoriu. Am luat cincizeci de băieți, cu topoarele. După ce au fost doborîți și curățați de crengi, ostașii i-au legat cu funiile și cu eforturi foarte mari au scos tot cîte unul, la locul indicat. Repet, fiecare brad abia era adus de cincizeci de oameni care se opinteau zdravăn ca să-l poată tîrî. Cîteva zile mai tîrziu mă nimeresc tot în pădure. Și, ce văd ? Doi pădurari, trăgeau după ei un copac de două ori mai mare decît cei pe care-i alesesem noi. Am rămas năuc. Cum pot să ducă doi oameni ditamai trunchiul, iar noi, toți la un loc, abia îl urneam. M-am uitat mai bine și am descoperit „filosofia“. Copacul lor era complet curățat de coajă și aluneca singur pe frunzele uscate. Cei doi îl țineau, mai mult ca să nu o ia razna.

Maiorul vorbește despre experiență. Mai bine zis despre lipsa de experiență. Nici ostașii, nici comandanții n-au mai fost puși în situații asemănătoare de muncă, n-au mai trecut prin asemenea încercări. Oricît de aspră ar fi instrucția de geniu, ea nu se poate compara cu o lucrare reală în care îți angajezi toată responsabilitatea. De aceea se consideră un comandant favorizat. A învățat pe șantier lucruri pe care nicăieri nu le-ar fi putut deprinde. A învățat mai ales să cunoască bine oamenii și să se înțeleagă cu ei. Pînă la Stîna Capra coborîm pe jos.

Ca să treacă timpul, ne mai povestește cîteva întîmplări cu haz.

—Mai în primăvară, eram cu inginerul Ion Zăvoianu de la Întreprinderea de construcții forestiere Vîlcea, cu alți cîțiva specialiști, în curba aceea care se vede acolo jos. Stăteam de vorbă cu artificierii despre modalitatea de a doborî o stîncă din apropiere. Deodată, vedem venind spre noi o roată de autocamion cu o viteză turbată. Ne-am trîntit cu toții la pămînt sub stînca de alături. Roata a zburat peste noi. Nu ne mișcam însă. Eram siguri că în urma roții vine și mașina. Dar se făcuse liniște. După cîteva clipe, ridicăm capul și vedem pe ramura superioară

a serpentinei, autocamionul cu pricina. Era la locul lui. În clipa cînd voia să monteze roata, şoferul o scăpase pe coastă şi acum o privea cum saltă ca o minge peste prăpăstii.

Într-o scrisoare pe care mi-a scris-o în timpul documentării acestei cărţi, Ion Zăvoianu spunea :

„Construcţiile forestiere m-au atras ca un vis frumos. Totuşi, destul de tîrziu m-am apucat de drumuri forestiere în munţi. Pînă atunci pasiunea mea a fost cultura pădurilor, pe care o socotesc tot atît de necesară ca şi cultura grîului. La Baia de Aramă, unde mi-am petrecut primii cinci ani de profesie, am găsit trei pepiniere şi am lăsat nouă, cu o suprafaţă de patru ori mai mare. Semănăturile cu sămînţă de brad în bazinul „Ciuta", adăpostesc astăzi, după optsprezece ani, în desişurile lor, liniştea şi tihna urşilor şi căprioarelor. Este cea mai frumoasă pădure a tinereţii mele.

Au urmat alţi ani petrecuţi în sectorul exploatării forestiere, care au fost şi cei mai duri. În acea vreme, drumurile nu-şi croiseră încă rostul în parchetele Geamănu-Tismana, de care răspundeam. Era datoria noastră să începem primele lucrări. Astăzi, în cel de-al unsprezecelea an de activitate, realizările Grupului de şantiere pentru construcţii forestiere din Rîmnicu Vîlcea, pe care îl conduc, se măsoară în peste două mii de kilometri de drumuri forestiere şi peste cinci sute de kilometri de drumuri industriale şi de interes local. Cînd s-a început Transfăgărăşanul, aşadar, aveam destulă experienţă. Dar şi lu-

crarea era cu totul originală. Ea a putut fi încheiată cu succes numai datorită perfectei colaborări dintre noi, constructorii civili, şi cei militari. Conlucrarea era stabilită printr-o hotărîre guvernamentală, dar ea s-a cimentat prin dorinţa noastră comună de a înfăptui o lucrare unică în felul ei.

Ca antreprenor general al sectorului de la coada lacului la tunel, grupul nostru avea ca sarcini asistenţa tehnică, organizarea de şantier, asigurarea materialelor, execuţia lucrărilor de artă — podeţe, poduri, viaducte. În ultima etapă, trei din douăsprezece podeţe s-au realizat cu sprijinul ostaşilor. Cel mai greu „asalt" în execuţia lucrărilor de artă a fost viaductul „Mioarele". Bolta sa a fost turnată în ziua şi noaptea de 4 noiembrie 1972, în condiţii limită de temperatură negativă. Turnarea fusese de fapt programată pentru zilele de 4 şi 5, cu continuitate redusă pe timpul nopţii. În după-amiaza zilei de 4 noiembrie, însă, am avut parte de una din cele mai frumoase surprize ale colaborării dintre noi. Sosiseră cincizeci de ostaşi cu o betonieră şi, pînă la ora patru dimineaţa, bolta viaductului a fost terminată".

Prin martie 1971, o avalanşă a blocat drumul la Braia. Maiorul Dodu se afla într-o maşină cu soldatul Nicolae Vulpe din Slătioarele — Vîlcea. Nemaiputînd trece, maiorul l-a lăsat pe şofer lîngă maşină şi a plecat pe jos să aducă un buldozer. Cînd să se întoarcă, îl întîlneşte pe soldatul Vulpe sfîrşit de oboseală, alergînd spre tabără. Nu mai putea să

vorbească. Fugise într-un suflet doisprezece kilometri. Numai după jumătate de ceas şi-a recăpătat graiul. I-a povestit comandantului că s-a îndepărtat cîteva sute de metri de maşină să vadă dacă nu vine buldozerul. Cînd s-a întors, a văzut doi lupi dînd tîrcoale maşinii. Unul dintre ei se urcase pe capotă şi se uita prin parbriz în cabină. Băiatul s-a umplut de spaimă şi a rupt-o la fugă. Zicea că nici nu ştie cum a fugit, i se părea că picioarele se mişcă singure, ca un automat.

Imagine pe ...„muchie de cuţit"

Maiorul-inginer Vână îl îndeamnă pe Teodor Dodu să-mi spună şi întîmplarea cu operatorul de la televiziune. Se amuză.

— Tocmai avusese loc festivitatea de înmînare a unor distincţii cu prilejul celei de a cincizecea aniversare a partidului. Dacă îmi amintesc bine, era chiar pe 15 iunie 1971. Vreo zece ostaşi — Viorel Borz, Dumitru Bucur, Vasile Cocaină, Ion Costiniuc, Nicolae Marincaş, Ion Popescu, Emver Izmail, Remus Suciu, Ion Tărău, Petre Cîrloveanu — primiseră Diploma de onoare a Comitetului Central al U. T. C. I-am luat pe doi dintre ei şi am plecat într-un front de lucru apropiat, pe Valea Caprei, împreună cu operatorul. Ajunşi acolo, cei doi încep să lucreze. Operatorul căuta un unghi *interesant,* din care să ia o imagine spectaculoasă. Cu ochiul lipit de vizorul aparatului, urmărea mişcările buldozerelor, şi le dirija cu

mîna : *„Mai înainte, mai înainte... Încă, încă“* — striga el băieților. Iar ei, făloși, nevoie mare, se și vedeau pe ecranul televizorului. Trăgeau cu coada ochiului spre operator, și nici nu se mai uitau pe unde merg. *„Mai înainte, mai înainte“*, îi îndemna operatorul. Pelicula lui prindea, într-adevăr, o imagine colosală. Două buldozere proiectate pe cer, împingînd un morman de rocă în adîncul prăpastiei. *„Încă puțin, încă puțin“*, vrea operatorul. În secunda aceea strig : *„Stop“*. Tărău era în pericol. Buldozerul său se înclina gata să scape în gol. *„Jos din cabină“*, spun. Soldatul coboară dar buldozerul rămîne într-o poziție critică, de răsturnare. Îl ancorăm repede cu un cablu de celălalt, dar nu-i suficient. Trimit după încă un buldozer. Abia cu amîndouă, am izbuit să-l tragem înapoi...

Ne continuăm drumul. Ajungem la un podeț peste Pîrîul Berbecilor. Îmi aduc aminte că citisem nu demult, la comandament, un raport întocmit de inginerul Vînă în legătură cu un eveniment petrecut aici. Mi-l notasem atunci în întregime :

„Ieri, 12 iunie 1971, în urma unei ploi torențiale, apele au crescut rapid. Pîrîul Berbecilor a început să transporte mari cantități de steril din gura tunelului, blocînd podețul de la km 18,1. Apele au ieșit peste drum. Se crease pericolul ca drumul să fie rupt pe o porțiune de peste o sută

de metri. Dincolo, se aflau izolați de tabără trei militari. Era aproape de miezul nopții. După ce am luat măsuri de evacuare a taberei în caz de inundație, m-am deplasat cu soltații Avram și Dabija, buldozerești, la fața locului pentru a preveni ruperea drumului. Împingerea sterilului pe sub podeț nu era posibilă pentru că buldozerul era prea înalt. Atunci, soldatul Dabija a avut ideea să dea jos cabina și a deschis calea apei. După cinci ore, ruperea drumului a fost evitată.

Evidențiez de asemenea curajul plutonierului Victor Dinu, care, legat cu frînghia de buldozer, a intrat prin șuvoi și i-a salvat pe cei trei ostași trecîndu-i, pe rînd, cu mult timp înainte de scăderea apelor, dincoace de pod. Tot sub conducerea lui, și în aceeași noapte, militarii din tabără au salvat de la înec peste șase sute de oi, a căror stînă fusese inundată. Propun permisii pentru soldații Avram, Dabija, Bucur, Ambruș, Taloș, Ciama, Pitirici, Lozău, Borlea, Csapilos, Cîrlogan, Enges, Țăroiu, Ilinca..."

Ajungem la *„Curba lui Zavate"*, trecem pe lîngă *„Stînca lui Lazăr"*, bem apă din *„Fîntîna Carmen"*. Dar, despre toate aceste trei puncte de reper de pe Transfăgărășan, în alt capitol. Acum, Teodor Dodu vrea să-mi spună cum au stabilit ei un record la finisarea drumului, în sectorul în care ne aflăm. Îl întreb dacă se poate vorbi de recorduri pe acest șantier, unde chiar și mutarea unei pietre de la locul ei e o adevărată performanță.

— Negreșit că da, mă asigură el.

Îl ascult în continuare.

— Eram în criză de timp din cauza furtunilor care bîntuiseră masivul *„Piscul Negru“* în ultimele săptămîni. Ca să ne potrivim graficelor trebuia să finisăm cel puțin trei sute de metri pe zi. Într-o dimineață, care anunța o zi frumoasă, ne-am sculat cu treizeci de ostași pe la orele patru, am luat cu noi douăsprezece basculante, un buldozer, un autogreder, două excavatoare și patru cilindri-compresori și ne-am apucat de treabă. Eram în întrecere cu subunitatea de la Braia, comandată de maiorul Vîrlan, și trebuia să le facem o surpriză. Nu ne-am odihnit decît în pauzele pentru masă. Cînd un soldat dădea semne de oboseală, îl înlocuiam cu altul, din mers. Așa am ținut-o pînă seara la ora nouă. În loc de trei sute de metri de drum, am finisat un kilometru, adică dublu decît cei de la Braia.

Pe 29 septembrie 1973, a sosit comisia de recepție preliminară a traseului. A acordat calificativul „foarte bine“. Teodor Dodu reia :

— Seara am organizat un foc de tabără, o masă bogată, cu bere din belșug, care a ținut pînă aproape de miezul nopții. Am descoperit cu ocazia aceea și talentul de umorist al inginerului șef Vînă, care ne-a distrat ore în șir la stația de radioficare cu poante și epigrame la adresa fiecăruia dintre noi. Am încheiat programul distractiv cu douăzeci și una de explozii, semnul obișnuit al succeselor noastre mai de seamă.

Sub drum, la picioarele noastre, avem deja apele Lacului Vidraru. Transfăgărășanul s-a angajat pe conturul său, urmînd meandrele țărmului, trecînd peste pîraiele și rîpele, peste coamele și coastele ce se revarsă dinspre înălțimi. Jumătate din lungimea ramurei de sud a șoselei se desfășoară pe marginea lacului. Îl întreb pe Teodor Dodu și pe inginerul Vînă de ce nu s-a scurtat drumul prin-

tr-un viaduct peste lac. Nu știu. Așa a fost proiectat, ei așa l-au făcut.

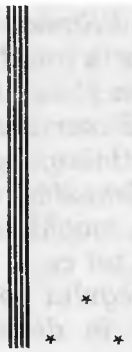
Apa lacului e sub nivelul ei obișnuit cu vreo douăzeci de metri. Se văd cioturile brazilor și fagilor care fuseseră tăiați cînd a început umplerea lacului. Parcă n-ar fi trecut zece ani de atunci, așa de bine se păstrează. Pe malul opus al lacului, constructorii drumului au ridicat o frumoasă vilă turistică în stil elvețian. Cînd să trecem peste *Pîrîul Alunișului,* ne oprim. Inginerul șef ne arată o piatră pe care sînt săpate cîteva nume : caporal Cornel Florea Munteanu, sergent Damian Dimitrie Laza, soldat Gheorghe Elena Ursu, soldat Vasile Pavel Negrea, soldat Ilie Ilie Sanda, fruntaș Nicolae Al. Turtuba, fruntaș Simion Simion Cuț. Și data : *8 iulie 1970.* Apoi, ne invită sub podul de beton de peste rîu. Coborîm. E un pod larg, cu boltă înaltă pe sub care curge un firicel de apă limpede. Constantin Vînă ne povestește drama ce s-a petrecut aici la data fixată pe piatră.

— Se stîrnise o ploaie torențială, atît de dese vara care te obliga să-ți găsești oriunde adăpost. Ostașii care lucrau aici s-au ascuns sub acest pod. Era un acoperiș perfect. Și-au făcut un foc și nu le mai păsa de ploaie. Pîrîul Alunișului începuse să crească, să vină tot mai tulbure și mai vijelios. Dar podul era larg, albia adîncă, avea pe unde trece. Mai aveau doar cîteva zile pînă la trecerea în rezervă. Vorbeau despre ce o să facă fiecare, unde va lucra, cu cine se va însura, ce casă își va construi. Planurile de viitor apropiat i-au furat cu totul, nici nu mai vedeau în jurul lor. Dar ce să vadă ? Ploaia se mai potolise, iar pîrîul parcă tot scădea în loc să crească. N-au

bănuit ce urmează. Undeva, în susul pîrîului se crease un baraj din bolovani și copaci desrădăcinați, în spatele căruia a început să se adune apă multă. S-a tot adunat în lacul acela apă, pînă ce presiunea ei a rupt zăgazul din cale și s-a revărsat dintr-o dată și pe neașteptate, în tunete de trăsnet, de parcă însuși muntele se prăvălea la vale. A rupt stînci, a smuls copaci, a măturat totul. Doar podul nu s-a putut rupe, podul de piatră, pe care îl zidiseră ei și care trebuia să dureze mai mult decît o viață de om, cît viața mai multor oameni la un loc...

Tînără pădure
de stejari și fagi
dragi îți sînt flăcăii,
negrăit de dragi.
Leagănă-ți coroana
sora mea pădure,
din caval să cînte
fagii-n rugăciune
și rărește-ți frunza,
cîntecul prelung,
să-ți adorm în poală,
somn adînc și lung.
Și cînd dor de mamă,
dorul ei mă doare
din adînc de vise
curgă reci izvoare,
fruntea să mi-o scalde
în apele stelare
să-i aud în piatră
muta ei chemare.

Păşim mai departe tăcuţi. Nimeni nu mai are nimic de întrebat, nimic de spus. În faţa noastră se zăreşte barajul Lacului Vidraru, peste care trece drumul. De pe un pisc stîncos, de deasupra lacului, domină statuia în oţel strălucitor a bărbatului care ţine un fulger în mînă, supraveghind parcă naşterea luminii din ape. Este opera sculptorului Constantin Popovici. Mai departe, se văd ruinele cetăţii medievale, urcată ca un cuib de vultur pe un vîrf de munte la care numai păsările ajung în zbor. Ne facem o mie şi una de probleme, despre enigma transportării pietrelor pe Nil pentru construcţia piramidelor egiptene, dar nu ne prea obosim să aflăm răspuns la întrebarea cum au urcat ţăranii lui Vlad Ţepeş — dacă-o fi adevărată legenda care-i atribuie cetatea — zidurile acestea groase şi înalte, pe un pisc inaccesibil şi cu ce mortar le-au legat de n-au pierit atîtea secole ? De pe ruinele acestei cetăţi se zăresc în depărtare turlele mănăstirii Curtea de Argeş. Transfăgărăşanul nu se mai vede. S-a contopit de-acum în josul Argeşului cu celelalte drumuri ale ţării, cu istoria şi legendele ei.



DRUMUL TRANSFĂGĂRĂȘAN a fost construit în perioada martie 1970 — septembrie 1974 de tineri muncitori, țărani, intelectuali, îmbrăcați în haina militară. Erau la anii poeziei și ai primelor iubiri. Soldatul Alexandru Duță venea din ținuturile înalte ale Bucovinei, iar soldaul Nicolae Tarău, de pe meleagurile Bihariei. Caporalul Nicolae Goreanu a ajuns pe culmile Făgărașului din șesurile Dunării oltene și s-a întîlnit aici cu sergentul Ivan Pavel, pescar din bălțile Deltei. Caporalul Ionel Manița aducea seara, în jurul focului de tabără, graiul maramureșan, picurat în legende despre Dragoș Descălecătorul, iar soldatul Nicolae Horia avea în palme mîngîierea spicelor coapte ale Bărăganului.

Drumul Transfăgărășanului a fost construit de tineri muncitori, țărani, intelectuali, de constructori militari și civili, reprezentînd toate provinciile României. Pentru că tot ce se construiește pentru țară este opera întregii țări.

Minerul Petre Voinea fusese detașat aici de la o exploatare din Munții Apuseni și a lucrat umăr la umăr cu soldatul Farkaș Francisc din Luduș, la di-

namitarea stîncilor. Maistrul Simion Ghiață l-a avut deseori alături pe drumul prin munte, cu pikamerul în mînă, pe sergentul Baum Helmuth, sas din zona Sibiului. Soldatul Ismail Enver era dobrogean de origine turcă, soldatul Costiniuc, sighetean, de origine ucraineană. Drumul Transfăgărășan a fost durat de constructori români, maghiari, germani și de alte naționalități pentru că tot ce se înfăptuiește azi în România este opera întregului popor, unit indestructibil în muncă, în crez, în destinul socialist și comunist.

Drumul Transfăgărășan a fost tăiat în steiurile munților din inițiativa și sub necontenita îndrumare a secretarului general al partidului și este emanația gîndirii și inteligenței creatoare a oamenilor de știință, a specialișilor autorizați, pentru că tot ce înfăptuim măreț și durabil în România, pentru prezentul și viitorul României, este gîndul și fapta noastră a tuturor, de la Președinte la cel mai tînăr muncitor.

Cînd a răspuns la apelul șantierului din Munții Făgăraș, soldatul Gheorghiță Stan n-avea decît nouăsprezece ani. Comandantul său, căpitanul Eugen Vasile Ionescu, trecuse de patruzeci. Dirigintele șantierului din sectorul nord, Dumitru Marcea, avea peste șaptezeci și cinci de ani. „Deși sînt de mult la pensie, am cerut să lucrez aici, ca să nu lipsesc de la cel mai mare și mai frumos drum pe care l-am visat". Drumul Transfăgărășan a fost construit de toate vîrstele țării.

Maria Basarab a venit pe șantier împreună cu soțul ei. S-a calificat aici și „a devenit — după cum apreciază colonelul Nicolae Mazilu, cea mai pricepută în așezarea cofrajelor la turnarea podurilor". Transfăgărășanul a fost construit de bărbați dar și de femei, fie că ele au participat efectiv la munca

pe șantier, fie numai la elaborarea proiectelor și documentației. Pentru că tot ce construim, tot ce făurim pentru noi și pentru țară este opera bărbaților și femeilor, a tinerilor și vîrstnicilor, uniți într-un șuvoi de energii. Drumul Transfăgărășan este o nouă probă a bărbăției, eroismului și măiestriei constructorilor noștri, civili și militari.

A fost ziua-ntîi, cu viscol şi ger

— LA CE VĂ GÎNDIŢI, tovarăşe căpitan ? Acum cînd lucrările sînt pe sfîrşite, priviţi, mi se pare pentru prima oară panglica şerpuitoare a şoselei, aruncată parcă la întîmplare peste păduri şi prăpăstii.

— Sincer să fiu, s-ar putea să fie aşa cum ziceţi. Şi mie mi se pare că de cîte ori privesc această şosea neobişnuită o văd întîia oară. Oricum, de fiecare dată, privirea şi amintirea mea descoperă ceva nou, care mă emoţionează, mă face să retrăiesc clipe de neuitat.

— Cum a fost atunci, în prima zi, în care aţi ajuns aici în munţi, prima zi, de fapt, din viaţa şantierului ?

Căpitanul Vasile Eugen Ionescu nu are nevoie de efortul aducerii-aminte. Nu o dată a rememorat acea zi de început.

— Primisem comanda subunităţii, — îşi începe el relatarea — cîteva zile înainte de data stabilită pentru plecare şi am început instruirea ostaşilor şi pregătirea pentru drum. Toţi aveam moralul ridicat, eram nerăbdători să pornim cît mai re-

pede ca și cînd acolo, în munți, ne-ar fi așteptat distracții și nu înfruntarea cu greutăți pe care nimeni dintre noi nu le bănuiam. Soldații erau veseli, făceau glume și încercau să-și imagineze viața din tabăra alpină. Am supravegheat și verificat personal pregătirea și echipamentul fiecărui soldat ca nici unuia să nu-i lipsească nimic, nici măcar acul de cusut. Dar cea mai stăruitoare a fost pregătirea moral-politică a trupei, la care au participat, la care și-au adus contribuția lor, toți comandanții unității, secretarii organizațiilor de partid și U.T.C. Tinerii erau mîndri că participă la realizarea unei asemenea lucrări. Știau cu toții că Transfăgărășanul este ideea secretarului general al partidului și trăiam din toată inima satisfacția că tocmai noi am fost cei aleși s-o împlinim în fapt. De la comandantul unității pînă la cel mai tînăr ostaș eram pătrunși de sentimentul cinstei și răspunderii pentru îndeplinirea misiunii. Însuflețiți de aceste gînduri, ne îndreptam spre munți.

Așadar, plecarea : în dimineața zilei de 14 martie 1970. Îl întreb cum era și cum se anunța vremea, în acea zi.

— Cerul era senin, primăvăratec. Nici un nor. Era ora cinci cînd am pornit motoarele. Odată cu noi plecau și maiorii Nicolae Poștaru și Ilie Zavate cu oamenii lor, dar în direcția cealaltă, spre sud. Noi trebuia să ajungem în partea de nord a Făgărașului, să cuprindem ca într-un clește ambele versante. Drumul a fost plăcut, către prînz se încălzise, băieții își lepăda-

seră mantalele. Pe lunci apăruseră deja păpădiile galbene, primăvara se anunța a fi timpurie. După încă vreo cîteva ore de mers, am văzut munții, mai bine zis i-am ghicit, pentru că vîrfurile lor erau ascunse în nor și ceață. Ajunși în șoseaua Sibiu — Făgăraș, ne-am angajat cu coloana de mașini pe drumul către satul Cîrțișoara, de unde avea să înceapă bătălia cea mare. Țăranii cooperatori își pregăteau uneltele pentru ieșirea la cîmp, scoseseră vitele la soare și aer. Început de primăvară. Dar, pe măsură ce ne apropiam de poalele munților, aerul devenea tot mai rece, vîntul bătea puternic în prelatele mașinilor...

Prin partea locului se auzise de mult că va începe construcția unui drum peste munți, dar parcă oamenilor nu le venea să creadă. Ei urcaseră cu turmele pînă la Bîlea-Cascadă, pînă în Căldările Bîlei chiar, dar tăierea unui drum în toată legea pe aceste coclauri nu-și puteau închipui. Acum ieșeau pe la porți și priveau pe ostași sosind, le răspundeau la salut și se bucurau că totuși lucrarea va începe. Aveau să fie timp de patru ani martori ai epopeei Transfăgărășanului și sprijin al constructorilor.

— Cînd am intrat în zona pădurilor spre Glăjărie, ne-am întîlnit cu ninsoarea, continuă căpitanul Ionescu. Codrii de brad vuiau de vînt. Viscolul era aproape și după o oră aveam să-l înfruntăm din față. Ne-am tras căciulile pe urechi, am ridicat gulerele mantalelor și am început întinderea taberei de corturi. Cui i-ar fi venit să creadă în dimineața acelei zile, că spre seară vom trece printr-o aspră încercare de ger și viscol ? Am lăsat organizarea ta-

berei în seama subofițerilor și, împreună cu colonelul inginer Musianu și căpitanul inginer Marin Stamen, am plecat în recunoaștere.

— V-ați imaginat atunci cum va arăta drumul ?

— Nimeni nu-și putea imagina, nici chiar inginerii.

— Cum ați dormit în acea primă noapte în munți ?

— Nu prea s-ar putea spune că am dormit. Chiar după ce ne-am întors din recunoaștere, am primit înștiințarea că ne-au sosit utilajele și mașinile în gara Arpaș. N-aveam timp de pierdut. Ne-am deplasat în stația C.F.R. și am început afluira lor către punctele de lucru. Totul a decurs în perfectă ordine, cu excepția unor întîmplări neînsemnate. Un șofer își pierduse cheile de contact și nu putea să-și pornească mașina, unul apucase pe un drum ocolitor și se rătăcise, altul a avut o pană de cauciuc și a trebuit să fie remorcat. Cînd ne-am culcat după miezul nopții, viscolul devenise și mai sălbatic. De-abia pusesem capul pe pernă, și sînt anunțat că vîntul a smuls un cort care nu era suficient de trainic ancorat. După ce i-am ajutat pe ostași, m-am culcat din nou. La puțin timp, iarăși m-am trezit. Într-un cort nu funcționa instalația de încălzire, un soldat își rătăcise sacul, un planton raporta că a văzut o haită de lupi sub liziera pădurii. Așa a trecut prima noapte. Acum mă gîndesc la ea cu nostalgie.

Pentru locotenentul major Gheorghe Stanciu, „*prima zi*“ pe șantier a fost cea care i s-a fixat de-

finitiv în memorie, *„cea mai dificilă și mai lungă zi de pe Transfăgărășan"*, cum singur spune.

— Mașinile ne-au adus la Glăjărie, pe data de 3 aprilie 1970. Eram cu șaizeci de ostași. Nici nu și-au lăsat bine cuferele din mîini și vine căpitanul Andrei Muscă spunîndu-ne că trebuie să urcăm la cota 1234, la Bîlea-Cascadă. Aveam misiunea să organizăm acolo o nouă tabără și să începem lucrul. Am plecat imediat. Băieții aveau bagajele grele, nu erau învățați cu urcușul, zăpada era pînă la brîu și foarte frig. De abia după cinci ore am ajuns. L-am găsit acolo pe maiorul Dumitru Teodorescu. Ne-a întrebat de ce nu am trimis bagajele cu funicularul. Am rămas uimiți. Nu știam, nu ne-a spus nimeni că între Glăjărie și Bîlea-Cascadă există un funicular. A doua zi am și început să muncim. Am curățat terenul marcat, de copaci și crengi iar pe 7 aprilie am făcut primele derocări. A fost foarte greu din cauza nămeților, a gerului și, pe deasupra, nici nu aveam ce ne trebuie. Era normal să fim dotați cu un motocompresor pentru baterea găurilor în stîncă, dar acest utilaj, promis pentru începutul lui aprilie, ne-a sosit la sfîrșitul lui mai. Am recurs la multe improvizații, la eforturi mari.

Și totuși, *„prima zi"* nu sosise încă pentru Gheorghe Stanciu. Adică, acea zi, cu cea mai mare încărcătură de emoții. Pe 2 mai însă își făcuse prezența.

— Așteptasem masa pentru ora treisprezece, — continuă el, dar întîrziaseră

caii şi trebuia să mai aşteptăm. Deasupra frontului nostru de lucru rămăsese, după puşcare, o stîncă ce abia se mai ţinea. Pentru ca să avem linişte în privinţa ei, să nu se prăbuşească peste noi în timp ce lucrăm, ne-am propus s-o aruncăm în aer. Am dat ordin ca toţi băieţii să plece la o distanţă de opt sute de metri. Trei dintre ei n-au plecat, s-au ascuns după copaci ca să vadă explozia mai deaproape şi se jucau cu zăpadă. M-am dus şi am dat foc la fitil, fără să-i văd, apoi m-am adăpostit şi eu. S-a produs explozia. Un val de pietre a căzut în jur. Pe unul dintre cei trei l-a surprins tocmai în clipa în care scosese capul de după copac ca să arunce un bulgăre de zăpadă în colegul lui. Un colţ de stîncă a ricoşat dintr-un brad şi l-a lovit în bărbie mutilîndu-l. Era un băiat din Cochirleanca-Buzău. Am auzit strigăte şi am întrebat dacă e cineva lovit. Mi-au spus că e unul mort. Am îngheţat. Dintr-un salt am fost lîngă el. Era plin de sînge pe faţă. L-am urcat pe un tractor forestier, primul mijloc de transport pe care l-am găsit şi am coborît spre Glăjărie. După doi kilometri ne întîlnim cu o maşină în care era un colonel. Maşina nu avea benzină. Am găsit totuşi cîţiva litri şi am alergat spre oraşul Victoria. Aici i s-a dat rănitului un prim ajutor apoi am plecat către Sibiu cu o viteză de o sută de kilometri pe oră. La cîteva curbe era să ne răsturnăm, dar nu de răsturnări îmi era mie teamă acum. Goneam tot mai tare. La punctul de control

ni s-a terminat benzina. Am dat de acolo telefon la spitalul militar să vină salvarea. A venit destul de repede. Accidentul s-a întîmplat la ora cincisprezece iar noi am ajuns în sala de operații la ora douăzeci. Totul era însă pregătit. La ora douăzeci și două, doctorii chirurgi Hossu și Cegăneanu au început intervenția propriu-zisă. Operația a durat șase ore. În timpul acesta eu „patrulam" pe sală. Militarii care mă însoțiseră s-au culcat și au adormit dar eu n-am putut închide ochii. De la începerea operației pînă la trei dimineața, fumasem cincizeci de țigări. A doua zi pe la zece, m-am dus în salon, la el. M-a recunoscut. Și-a revenit. Spunea însă că nu l-a lovit piatra, ci s-a bătut cu caporalul Iosza Ștefan. Dar Iosza nici nu fusese atunci în pădure. Vreo trei luni a stat în spital după care a revenit pe șantier, complet refăcut. Eu nu m-am vindecat, însă, de spaima trasă în ziua aceea, multă vreme.

— Dar la dumneavoastră, în sectorul sud, cum a fost, tovarășe maior ?

— Ne fixaserăm tabăra în satul Căpățîneni nu departe de Lacul Vidraru, își reamintește maiorul Ilie Zavate. Cîțiva ostași au fost trimiși mai devreme pentru montarea barăcilor, dar cînd am ajuns acolo mai erau încă multe de făcut. Încăperile erau goale, trebuia să improvizăm mese, scaune, paturi, am cumpărat de la o librărie ustensile de birou — hîrtie, peniță, registre — pentru că evidența se cerea exactă încă din prima clipă. În paralel cu pregătirile administrative, s-a început

și activitatea în teren, cu toate că și pe versantul nostru bîntuiau gerul și ninsoarea.

— Vă mai amintiți cui ați încredințat prima misiune ?

— Desigur. Aveam un soldat foarte inimos și deosebit de bine instruit, pe nume Gheorghe Epure. Acest băiat minunat, de pe meleagurile vîlcene, a dat, în sectorul nostru, prima lovitură Munților Făgăraș. În zilele următoare zeci de perforatoare tulburau liniștea munților.

Maiorul Ilie Zavate are chipul bronzat puternic de vînturile, gerul și soarele munților și al cîmpurilor de instrucție. Își aduce aminte că ninsoarea se transformase noaptea în lapoviță, iar pe la prînz în ploaie insistentă.

— Băieții lucrau cu mare elan, continuă el. Soldatul Cocaină se afla cu buldozerul său pe treapta superioară de tăiere a unui bot de deal care, înmuiat de ape și sub greutatea utilajului, a început să alunece. Soldatul nu s-a mișcat de la locul său, a dovedit o stăpînire de sine de necrezut. A oprit motorul și ținea strîns manetele. Știa că, dacă sare, mașina se răstoarnă și se aprinde. S-a acționat cu maximă rapiditate și în deplină ordine. Exemplu de curaj și participare, maiorul Mursa a pus umărul alături de ostași, a condus calm și sigur întreaga operație de salvare. De abia, după nouă ore, am reușit să salvăm utilajul. Ostașii treceau prima probă de curaj, de disciplină ostășească, de totală dăruire în îndeplinirea misiunii lor. A fost o probă pe care aveam

s-o trecem de nenumărate ori în lungile anotimpuri ale Transfăgărășanului. În fața noastră, însă, aveam un drum „cunoscut". El era măsurat, schițat, trasat pe hîrtie. Pentru că, mai înainte, pe aici trecuseră proiectanții.

Oameni la kilometrul 2000- Oameni la kilometrul zero

— CARE DINTRE DRUMURILE proiectate de dumneavoastră a fost cel mai greu, cel mai dificil ?

— Transfăgărășanul.

— Dar mai frumos, mai spectaculos ?

— Transfăgărășanul.

— Care dintre ele v-a rămas mai aproape de inimă ?

— Transfăgărășanul.

„De o mie o sută douăzeci și trei de ori Transfăgărășanul", repetă inginerul Teodor Guțu, pentru că atîtea au fost zilele și nopțile petrecute de el și ceilalți proiectanți pe coclaurile Munților Făgăraș bătînd cu talpa potecile umblate de alpiniști sau numai de caprele negre. Drumul acesta a fost mai întîi o idee a poeților, a fost după aceea un crez al inginerilor, pentru a deveni mai apoi un drum adevărat — violentă prelungire în piatră a liniilor severe din palme cu bătături adînci. Cincizeci de specialiști, tehnicieni, topografi, desenatori au primit misiunea să cerceteze și să descopere, să fixeze între cote riguros exacte, traseul cel mai scurt, mai lesnicios, traseul ideal al Transfăgărășanului. Unii din-

trei ei, ca inginerii Guțu, Ion Cazan, Mihai Ionescu, Leonid Tocan, Costea Barba întinseseră pînă acum nenumărate drumuri de la oameni la oameni, de la oameni la munți și păduri (ei sînt constructori forestieri) dar Nicolae Olteanu și Maria Rudeanu se aflau aici în Făgăraș abia la *kilometrul zero*.

— Dumneavoastră la ce kilometru vă aflați, tovarășe Teodor Guțu ?

— Am ajuns la kilometrul două mii.

— Măsurați, de unde ?

— De undeva din Munții Cernei, de lîngă un izvor cu apă bună și un bolovan uriaș. Era primul proiect la care participam după absolvirea facultății : dotarea cu instalații de transport a bazinului forestier Cerna — Motru — Jiu. Am pus în el emoția primului pas. Au urmat apoi multe altele. Dar cel mai interesant din punct de vedere profesional avea să fie, pînă la acea dată, proiectul de înlocuire a rețelei de cale ferată din bazinul Gurghiului, cu o rețea de drumuri forestiere. Am pus în el toate datele științei de specialitate, dar și ambiția de a demonstra avantajele economice ale noii variante propuse de noi. Am proiectat după aceea un drum de o frumusețe rară, pe Valea Cernei, un drum de fantezie și încîntare. Cînd am ajuns, așadar, la Porțile Făgărașilor, aveam în urma mea cam două mii de kilometri de drumuri proiectate.

— Și, aș adăuga eu, un car de experiență.

— Adevărat, numai că întotdeauna, în fața oricărei noi încercări, te afli mai mult sau mai puțin descoperit, ba chiar golit uneori de tot ce știai pînă atunci pentru că știința și experiența ta trebuie ra-

portate la situații noi, nemaiîntîlnite, care îți cer nu numai să deschizi din nou și de nenumărate ori cartea de școală ori cursul universitar, dar, în același timp, să-ți însușești științe noi, care ți-au fost pînă atunci aproape străine. Sincer să fiu, cînd am primit sarcina de proiectant-șef al Transfăgărășanului am început să citesc pe nerăsuflate, ca să zic așa, tot ce am găsit că s-a scris despre Munții Făgăraș, de la studii geologice, economice și geografice pînă la reportajele cu caracter turistic. A trebuit să citim și să învățăm ca niște școlari silitori, cît mai multe lucruri despre fauna și flora munților, pentru ca, mergînd acolo să construim, să creăm, să știm apăra și conserva propriile creații ale naturii, atît de bogate și unice în Munții Făgăraș. Am dus adevărate bătălii pentru ocrotirea fiecărui brad, pentru fiecare floare de colț. Nu poți pătrunde în locuri nedefrișate numai cu entuziasm și teorii, numai cu dinamită și cu ce știi întîmplător. Îmbogățim țara, dar trebuie să o și înfrumusețăm, ne gîndim la nevoile economice, materiale ale oamenilor, dar și la nevoia lor de frumos.

Inginerul Teodor Guțu, continuă :

— Cînd am pus piciorul acolo, eram, vreau să spun, temeinic pregătiți, nu doar profesional, ci și moral și fizic. Trebuia să ne cățărăm, să ne slobozim pe frînghii, să trecem pîraie, să escaladăm piscuri, să măsurăm, să probăm roca, să fotografiem, să pipăim cu palma, să suportăm ploi, oboseală, ger, dezamăgiri, dar toate acestea au fost posibile pentru că noi trăiam de acum

pentru o idee. Ideea construirii unui drum unic în felul său, un drum cum n-am mai construit. Și nu te poți înălța, nu te poți împlini printr-o idee decît dacă devii sclavul ei, dacă îi consacri sudoare, nopți albe, trudă și iarăși trudă. Numai aceste sacrificii, aceste dăruiri înflăcărate, aceste privațiuni îți dau adevărata satisfacție, adevărata mulțumire, singura mulțumire a muncii, care durează o viață.

— Care a fost dificultatea cea mai mare pe care ați depășit-o în timpul proiectării drumului ?

— Depășirea Cascadei Bîlea — spune proiectantul șef. Ambii versanți sînt extrem de accidentați și străbătuți de multe avalanșe. În plus, cum mai spuneam, trebuia să deranjăm cît mai puțin peisajul pădurilor de brad, să nu afectăm cu nimic frumoasa cascadă, să conducem traseul cît mai economic posibil. În paranteză vreau să spun că nicăieri în Europa nu s-a realizat un drum similar, cu un preț de deviz atît de redus și într-o perioadă atît de scurtă. Să revin însă la dificultățile din perimetrul Cascadei Bîlea. După ce săptămîni la rînd bătusem zona, metru pătrat cu metru pătrat, am ajuns la un punct mort. Era vorba de un versant inaccesibil nouă, nici sălbăticiunile pădurii nu-l puteau călca și atunci am apelat la o grupă de alpiniști a trupelor de vînători de munte. Cu ajutorul lor am putut trece la reperarea traseului în zona respectivă, la măsurători de detalii, la elaborarea proiectelor și materializarea traseului în teren.

Nu mai puțin dificilă a fost porțiunea aceasta și pentru constructorii militari și civili. Au trebuit derocate mii de metri cubi de stîncă, se cereau întinse numeroase viaducte și poduri, dar ostașii, ceilalți constructori, s-au descurcat cu măiestrie și eroism.

— Ce peripeții vă reamintiți ?

— Eram pe traseul tronsonului numărul 5, împreună cu echipa noastră de proiectanți, cînd ne-am trezit cu o ploaie de bolovani peste noi. Ce se întîmplase ? Crezînd, cum era firesc, că depășiserăm zona de periculozitate, pentru că, într-adevăr, plecaserăm de cîteva ore, ostașii au început dinamitarea. Norocul nostru că am găsit repede un adăpost între stînci. De atunci, s-au luat măsuri să se puște numai la ore exact stabilite. Altădată, în ianuarie 1971, povestește mai departe inginerul Guțu, a sosit în munți un colectiv de specialiști în domeniul turismului pentru a ne pune de acord în privința amenajărilor turistice. Erau toți în echipament sportiv, cu schiuri pe umăr. Eu singur n-aveam nici echipament, nici schiuri, dar nici habar de schiat. I-am spus cabanierului de la Bîlea-Cascadă care-i treaba, și mi-a dat tot ce era nevoie. Am urcat la Lacul Bîlea. Peste două zile urma să coborîm. Firește, pe schiuri. Trebuia cu orice preț să fac față, să nu rămîn de rușine. După orele de lucru cu colectivul, mă retrăgeam în spatele cabanei și pînă se întuneca, făceam exerciții cu schiurile. La coborîre, l-am rugat pe un profesor de sport să rămînă cu

mine în urmă, că nu prea știu să schiez. M-a însoțit pe prima sută de metri, apoi și-a luat viteză spunînd că știu foarte bine și n-am nevoie de ajutor. N-am numărat de cîte ori am căzut dar am ajuns cu bine.

— În ce măsură Transfăgărășanul a fost pentru specialiștii noștri în construcția drumurilor de munte, o școală, o experiență nouă ?

— De la un capăt la altul, această șosea este concepția inedită a institutului nostru de cercetări și proiectări pentru industria lemnului și ea a devenit opera vieții noastre ca proiectanți. Am aplicat multe soluții noi, pe care nu ni le-am închipuit niciodată, dar pe care le-am descoperit la fața locului prin căutări care ne-au pasionat, ne-au absorbit cu totul. Alături de noi, cei mai în vîrstă, au lucrat, cum spuneam, ingineri și tehnicieni tineri care îmi mărturiseau, la un moment dat, că au învățat pe Transfăgărășan cît într-o universitate. După această mare realizare, după această prețioasă experiență vom fi în viitor mai siguri pe noi, mai temerari, iar școala românească de construcții de drumuri și poduri, și așa vestită, a devenit mai bogată, mai prestigioasă.

— Cînd, în ce perioadă, v-a fost mai greu ?

— Cum spuneam, proiectarea fusese gata încă din 1969, dar după sosirea constructorilor atît noi, din sectorul nord, cît și echipa condusă de inginerul Mihai Ionescu, din sectorul sud, ne-am alăturat lor și am fost alături de ei pe toată durata construcției. Aceasta a fost cea mai grea perioadă din munca noastră, pentru că acum

ne confruntam, într-adevăr, cu realitatea, acum s-au născut cele mai interesante, mai ingenioase soluții, zeci și sute de modificări, de îmbunătățiri a trebuit să facem pentru ca să ușurăm execuția practică, să fie mai puțin costisitoare, mai sigură, mai protejată de surprize viitoare. Știam însă că nu se poate altfel. Nu-i suficient să pui pe hîrtie, să concepi, să emiți teorii, să dai soluții. În calitate de proiectant, trebuie să urmărești pînă la capăt aplicarea lor, efectul lor, să fii, cu alte cuvinte, cel mai perseverent, mai neobosit constructor între constructori.

Epure cel mic şi Ursul din Călimăneşti

CÎND AFLASEM NUMELE celui care la 1 februarie 1970 dăduse prima lovitură de „tîrnăcop" versantului de sud al Făgăraşilor, el nu mai era pe şantier. Fusese lăsat la vatră. Cei noi care veniseră nu-l cunoşteau decît din auzite. Li se vorbea despre *„Epure cel mic"* care făcea minuni cu buldozerul său, dar mai exact nu ştiau cine era, de unde era. I-am întrebat de ce i se spunea *Epure cel mic* şi ei mi-au răspuns că mai era în seria lui încă un Epure, care desigur trebuie să fi fost cu un an mai mare. După părerea altora, însă, Gheorghe Epure îşi merita porecla fiindcă era realmente mic de statură şi destul de sfrijit, adică, chiar numele ar spune totul despre el.

Alţii se opuneau categoric : *„numai în privinţa volumului şi greutăţii putem vorbi de potrivirea numelui său, de Epure, cu binecunoscutul urecheat* — găseau ei de cuviinţă. *În ceea ce priveşte însă curajul nu încape nici o asemănare"*. Cu aceasta erau toţi de acord, că Epure numai fricos nu era devreme ce numele lui a rămas ca pildă de hărnicie şi cutezanţă pe şantier.

Dar, cu sporovăiala aceasta din tabăra de la Piscul Negru nu ajungeam la nici un rezultat. Am hotărît să-i dau de urmă. Aflasem că e din Călimănești. Merg acolo. Ajung pe strada indicată de la biroul evidenței.

— Îl caut pe Epure...

— Care Epure ? Ursul ?

— Vorbesc serios. Nu caut nici un urs. Caut un e... adică pe Epure.

— Păi, nici eu nu glumesc. Dacă îl căutați pe Ursu pe care îl cheamă Epure, atunci aici stă, pe strada aceasta mai în sus.

— Dacă îl cheamă Epure, de ce-i ziceți Ursul ? Spuneți-i pe nume.

— Păi, nu-i singurul Epure în Călimănești. Și, ca să știm despre cine-i vorba, acestuia îi zicem Epure-Ursul.

— De ce ?

— Cum de ce ? Nu-l cunoașteți ?

— Încă nu.

— Bine, atunci căutați-l la autoservice la Rîmnicu Vîlcea. Acolo lucrează.

Omul a intrat în casă. I-am urmat sfatul, grăbindu-mă spre adresa indicată. Cînd ajung, întreb de Epure Gheorghe. Portarul vrea și el amănunte.

— Care ? *Ăl mic sau ăl mare ?*

— Ăl mic, zic eu, convins că sînt pe urmele omului meu.

În cîteva minute sînt față în față cu Epure „cel mic", un bărbat scund și subțire. Ne privim amîndoi curioși. El, pentru că nu bănuia ce vreau de la el, iar mie figura lui nu-mi inspira nici o încredere. Era prea în vîrstă ca să fi terminat doar cu cîteva luni armata. Ăsta o fi contingentul 1914, îmi trece o glumă prin minte. Îl întreb totuși.

— Aţi lucrat pe *Transfăgărăşan* ?

— Nu, numai pe *Tatra,* pe *Carpaţi,* pe *Bucegi.* Dar ce marcă e asta de care mă întrebaţi ?

M-a pufnit rîsul.

— E-o marcă a-ntîia, zic eu şi-i explic despre ce-i vorba. Rîde şi el. Această denumire nu era prea cunoscută încă. Mulţi nici nu ştiau atunci de existenţa şoselei. Iar cei care ştiau îi spuneau simplu : drumul peste Făgăraş.

— Atunci, nu mă căutaţi pe mine, ci pe *Epure cel mare.* Şi se oferă să mă conducă la locul lui de muncă.

Cînd intrăm în atelier, îmi atrage atenţia o scenă ca-n filme. Un muncitor în salopetă ridica cu mîinile, aşa cum ai ridica cu o macara, o maşină de bot iar alţii trei se opinteau să vîre sub ea un butuc.

— Ăla e, care ţine ceva în mîini, mi-l arată *Epure cel mic,* pe *Epure cel mare.*

Data naşterii : 18 februarie 1949.
Domiciliul : Călimăneşti, strada Republicii, 30.
Studii : Şcoala profesională în mecanică.
Lucrări personale : o casă proprie, un pod plutitor peste Olt, un cămin cultural.
Vechimea în muncă : De la vîrsta de şapte ani, alături de tatăl său la execuţia de acoperişuri de case, garduri de fier, ziduri.
Pasiuni profesionale : tinichigeria, mecanica, dulgheria.
Alte pasiuni : sportul.
Performanţe : În 1962, campion raional la sărituri în lungime ; în 1965, campion regional la 3 000 m ; în 1966, campion la haltere pe asociaţia A.S.A. Forestiera.

Acum, cînd mă aflu cu Gheorghe C. Epure în biroul șefului de atelier, mi se limpezesc toate nedumeririle. Pe șantier i se spunea Epure cel mic ca o... desmierdare. În oraș, acasă, i se spunea *Ursul* pentru că e uriaș și puternic ca un urs. Un atlet frumos. Calm, așezat. Întreprinzător și harnic de i-a mers vestea în Rîmnic și prin satele din jur. Lucrează de dimineața pînă seara tîrziu. Nu se culcă niciodată înainte de miezul nopții, nu se scoală niciodată mai tîrziu de cinci dimineața. Vrea să-mi povestească cum a ajuns el pe Transfăgărășan ca primul constructor.

— Am plecat pe la începutul anului 1970 cu buldozerul două mii cincisute douăzeci și patru la Căpățîneni, și am început să deszăpezesc locul unde urma să ne așezăm tabăra. Cinci zile mai tîrziu au venit și ceilalți ostași iar eu am plecat cu buldozerul mai departe la Cumpăna. Acolo am găsit un maistru care mi-a explicat că trebuie să facem o traversare a Făgărașului. Cum, nu știa nici el, dar spunea că trebuie să ne descurcăm. Ni se vorbise în unitate despre misiunea noastră dar nu puteam să ne-o intuim. Numai cînd am pus piciorul la poalele munților, mi-am dat seama că treaba nu-i deloc ușoară. Am glumit și eu cu maistrul acela și i-am zis : *pînă la primăvară sîntem dincolo*. Am început amîndoi să studiem terenul și să marcăm traseul viitorului drum. Zăpada era cît buldozerul de înaltă. L-am întrebat pe maistru de ce nu se amînă trasarea aceasta pentru cînd se ia zăpada. Totul ar fi fost mai simplu și mai ușor. Oho, zice el, cînd nu va mai fi zăpadă, adică prin mai-iunie, o să fim departe. atunci se va lucra cu sute de mașini și mii de oameni. *Și eu, care credeam că o să-l facem numai noi amîndoi,* i-am răspuns. Pînă pe 20 am trasat vreo zece km de teren apoi am început să lucrez la deschiderea propriu-zisă a drumului. Pe la jumătatea lunii aprilie făcusem deja un kilometru și jumătate. Eram la coada Lacului Vidraru. Tocmai sosise acolo generalul Șlicariu. M-a întrebat dacă pot face 2 km de drum pe lună. Am zis că-mi voi da toată silința să fac doi kilometri. Munceam

ca și acum, de dimineața pînă seara. Nu mă obliga nimeni pentru că în sectorul acela eram mai mult singur. Ceilalți lucrau în alte sectoare. Dar așa sînt eu. Cam îndărătnic. Poate, dacă n-ar fi fost gerul atît de aspru, dacă n-ar fi fost primejdii la fiecare pas, dacă n-ar fi trebuit să inventez toată ziua ceva, să caut, să mă frămînt, să mă feresc de alunecări de zăpadă, de căderi în lac — eram chiar pe coasta lui — poate m-ar fi cuprins moleșala, m-aș fi plictisit. Eu așa sînt. Cînd am ceva ușor de făcut mă plictisesc de moarte. Stric cîteodată ceva ca să-l refac mai bine decît a fost făcut. Vreau să spun că vremea și locul nenorocit în care trebuia să deschid drumul m-a încăpățînat să nu stau o clipă locului, să mă gîndesc și noaptea la ceea ce aveam de făcut ziua, să improvizez, să schimb soluții, să simplific pentru ca să-mi împing buldozerul tot mai sus. Visam noaptea că îmi instalasem în locul lamei niște raze laser, miraculoase, care măturau în fața buldozerului stînci, copaci, nivelau pantele, întindeau poduri peste pîraiele adînci. Alteori, visam că intru prin munte ca prin brînză și în urma mea lăsam tunele. Erau fantezii la care probabil mă gîndeam și ziua. Dar pentru că nu erau decît niște fantezii, ele mă încăpățînau tot mai mult. Știam că, deocamdată, drumul trebuie să-l deschid cu acest buldozer care n-a mai călcat asemenea terenuri și trebuie să fiu cu ochii în patru pentru că nu mă aflam pe bulevard ci pe un adevărat zid al morții. Pentru că am fost atent nici

nu mi s-au întîmplat accidente. Doar odată a fugit terenul din fața mea, a scăpat un bolovan de sub șenilele buldozerului și am rămas cu el înclinat spre prăbușire. Nu mă mai puteam retrage, nici înainta. Unde să înaintez ? Sub mine se căsca o prăpastie cu panta de nouăzeci de grade. Am dat semnalul de ajutor prin cîteva petarde zgomotoase și au venit trei băieți cu buldozerele lor și într-o jumătate de zi, ținîndu-mă bine din spate, m-au coborît pe panta aceea de nouăzeci de grade căci înapoi nu m-au putut trage. Altădată, la Braia, am „coborît" singur. Tot așa a fugit malul cu mine și am alunecat vreo douăzeci de metri în Rîul Capra. Am ținut bine manșa, am vrut să împlînt lama în pămînt, să mă sprijin în ea, însă lama nu prindea pentru că era numai stîncă tare. Am ajuns „cu bine" în albia rîului și după ce m-am desmeticit am pornit pe rîu în jos, prin bolovani, cale de trei kilometri pînă ce am găsit o despicătură în mal și am ieșit deasupra.

Ce să mai spun ? N-au fost cine știe ce întîmplări. Odată mi s-a rupt arcul transversal. Mi s-a adus altul. Cum să-l montez însă pentru că avea o mie cinci sute de kilograme și macara nu mi s-a trimis. Cum să aduci aici o macara ? I-am spus lui Ivan, ajutorul meu, să ia toporul și să aducă el o „macara" din pădure. S-a întors numaidecît, cu doi pari. Ce zic eu, pari ? Erau doi copaci întregi. Ivan e tot cît mine. Pînă seara am rupt vreo douăzeci de pari, însă am reușit să montăm arcul și să pornim buldozerul.

În vară, a venit din nou generalul Șlicariu. Cînd m-a văzut îmi zice : *„Te-ai ținut de cuvînt băiete !“* *„Nu prea, tovarășe general,* zic eu. *Nu m-am putut încadra în doi kilometri pe lună. Am făcut cîte patru“*. M-a recompensat cu o mie de lei și o permisie. Lunile de vară au trecut foarte repede pentru că ploua toată ziua și nici n-am avut timp să observăm că iarna trecuse de mult. În septembrie, apoi, a început să cam ningă, iar în octombrie — eram de acum cu cinci kilometri mai sus de Piscul Negru — m-am lăsat la vatră. Acesta a fost Transfăgărășanul meu...

Își aruncă privirea pe fereastră. În incinta atelierelor, intră o mașină tîrînd după ea, remorcat, un autoturism făcut armonică. *„Asta e al meu“*, zice el și-și cere scuze. Trebuie să plece. Are mult de lucru. Șeful service-ului îmi explică : *„E specialistul nostru în moscviciuri. În cîteva zile mașina aceea va ieși din mîinile lui Epure ca nouă. Omul acesta e un colos de pasiune și ambiție“*.

Cine ştie să construiască un funicular

...1 APRILIE 1971. Era data la care trebuia începută construirea unui funicular. Jos, la cîmpie, sosise primăvara, dar în zona cascadei, prin pădure, prin virogi, stratul de zăpadă măsoară încă cîţiva metri. E greu pentru cine n-a fost iarna în Munţii Făgăraş să-şi imagineze zăpezi atît de mari.

Specialiştii calculaseră că dacă se lucrează cu toate forţele zi de zi, funicularul va fi gata la 1 iulie, adică peste trei luni. Au început pregătirile. Comandantul s-a adresat trupei adunată în careul de dimineaţă.

— Cine ştie să construiască funiculare ?

Peste tabără s-a lăsat liniştea. Mulţi rămăseseră cu gurile căscate. Unora le venea să zîmbească. Ia să fi întrebat comandantul altfel : *„Cine se pricepe la bucătărie, la croitorie, la cismărie“*, că, dintr-o dată, vedeai în faţa frontului zeci de amatori care poate niciodată n-au tăiat o ceapă ori n-au bătut un blachiu. De data asta, au fost luaţi prin surprindere. Foarte puţini dintre ei văzuseră în viaţa lor un funicular. Nu încape vorbă că mulţi se întrebau în gîndul lor la ce poate folosi un funicular. Poate de ace-

ea nu răspundeau imediat la întrebarea comandantului pentru că nu reușiseră încă să și-l reprezinte în imagine.

După încă a clipă de tăcere un ostaș face trei pași în față. E Gheorghe Negotei. Din cealaltă latură a careului face trei pași în față Dumitru Mirică. Le urmează exemplul Ioan Secu și Constantin Ghibu. Era rîndul comandantului să fie contrariat. Îi știe bine pe cei patru, au meserii diferite, unul e strungar, altul zootehnist, unul funcționar, celălalt zugrav sau așa ceva. Sînt prieteni nedespărțiți și deopotrivă de ambițioși. De unde or fi știind ei construi funiculare, se întreba comandantul. Îi cheamă la el.

— Ia veniți încoace, vitejilor !

Cei patru se apropie.

— De unde știți voi construi drăcovenii din astea ? Tu, de exemplu ! Ai construit cumva vreun funicular la Caracal ? Eu n-am văzut nici unul acolo, cînd am fost la voi în Oltenia.

— Nu construii așa ceva în viața mea.

— Păi, atunci de ce zici că știi ?

— Păi, nu zisei.

— Dar ce-ai zis ?

— Eu nu zisei nimic. Dumneavoastră zisărăți că trebuie construit unul.

Comandantul se adresă celorlalți :

— Voi ați mai construit funiculare ?

— N-am mai construit, răspunseră ei în cor.

— Și cum vreți, mă rog, să-l construiți dacă nici nu știți cum arată ?

— O să inventăm unul după capul nostru — zice Secu. Avem timp pînă diseară.

Dialogul din mijlocul careului i-a înveselit pe toți. Nu era vorba însă de glume. În ciuda replicilor degajate, ofițerii și ostașii vorbeau cu răspundere și

seriozitate. Cei patru din fața frontului erau totdeauna gata să pună umărul unde era mai greu. De aceea comandanții îi prețuiau. Asemenea lor erau mulți.

— Pentru construcția funicularului au fost aleși treizeci de tineri, îmi completează informațiile locotenentul major Dumitru Neciu, secretarul organizației U.T.C. a șantierului nord. El are o lungime de peste un kilometru și se întinde de la Bîlea Cascadă, la Căldarea Bîlei — cota o mie șase sute. Pe Valea Bîlei, terenul este foarte accidentat, vegetația abundentă, pantele abrupte, zăpada adîncă. Cea mai grea operație a fost întinderea cablului de oțel, greu de zeci de tone.

Între timp, Secu, ca și ceilalți trei, au fost avansați la gradul de sergent. Îi adresez lui o întrebare :

— Cînd v-a fost mai greu ?

— Așa cum zice tovarășul locotenent major Neciu, la întinderea cablului de oțel. Numai cu brațele îl puteam trage prin pădure și nămeți. Erau bușteni tăiați, acoperiți de zăpadă și nimeream cu picioarele printre ei. Uneori, de-abia ne smulgeam din zăpadă și smîrcuri. Greutatea cablului ne apăsa iarăși pînă la piept în nămeți. Nu puteam ocoli nici un obstacol, nici o prăpastie. Trebuia să trecem peste ele. Cablul nu putea fi întins decît în linie dreaptă. Asta știam fiecare. N-a fost ușoară nici ridicarea și ancorarea lui pe brazi, sau pe stîlpi, la înălțime. Trebuia să ne cățărăm cu brațele pe trunchiurile înghețate, să doborîm crengile cu toporul, să fixăm ancorele și să ne ținem zdravăn ca să nu ne doboare vînul. Aici, parcă viscolul nu în-

cetează niciodată. Cu mănuși nu puteam lucra. Ne înghețau degetele pe unelte...

— Din cauza aceasta, — îl completează sergentul Ghibu — trebuia să lucrăm foarte repede, să strîngem nodurile sîrmei de oțel, înainte de a ne cădea cleștele din mîini. N-aveai vreme, în vîrful copacilor, să te gîndești la „Leana" sau la mai știu eu ce. De aceea, ne-am mirat și noi cum de l-am terminat așa iute. Ne luaserăm după specialiști care ziceau că funicularul poate fi construit numai în trei luni. Cînd, după două săptămîni, am ajuns cu el în Căldarea Bîlei, am crezut că ceva nu-i în ordine. Mirică „bătrînul" — așa îl porecliserăm, pentru că este din comuna Bătrîni, județul Prahova — zicea că precis am „sărit" peste cîteva tronsoane fără să ne dăm seama. Mai înțelept, sergentul Secu, olteanul, își dădea cu părerea că de fapt nici n-am ajuns în Căldarea Bîlei. E numai o halucinație din cauza frigului. După închipuirea lui, de altfel foarte bogată, noi ne aflam acum, undeva în *Prăpastia Dracului*. Eu, mai credul din fire, ca oricare transilvănean — am vrut să verific îndată ipoteza. I-am aruncat prietenului Secu un bulgăr de zăpadă cît un dovleac, în cap. Să vedeți minune. A reacționat imediat cu o înjurătură. Bravo, zic. Dacă îți mai simți capul și mai știi să înjuri, înseamnă că trăiești. Nu-i nici o halucinație. Sîntem în Căldarea Bîlei, iar funicularul poate începe să care buldozerele.

Dar, entuziasmul băieților a fost din nou tulburat. S-a găsit careva dintre ei — îmi spune Dumitru

Neciu — să pună întrebarea fatală : „Voi sînteţi copii ? Chiar credeţi că va funcţiona ? Sau, dacă, să zicem, reuşim să-l pornim, vă trece cumva prin cap că rezistă să transporte ceva ? Sînt convins că se prăbuşeşte la fel ca funicularul lui *Zorba Grecul,* chiar sub greutatea unu sac de merinde". La această glumă nesărată, sergentul Negotei s-a repezit spre cîrligul funicularului. „Am să-l încerc pe riscul meu. Dacă se rupe e treaba mea. Dacă nu, am să te fac pe tine rachetă", s-a adresat el celui care vorbise. Comandantul l-a oprit. „Lasă ! zice. Nu-ţi face griji. Vom vedea mîine cum e cu rezistenţa". Prima încercare urma să fie făcută cu un buldozer. El fusese demontat sub conducerea maistrului militar Szatmari Ludovic, bucată cu bucată.

— Toţi ziceau — îşi aminteşte Dumitru Neciu — că e o nebunie ce vrem să facem. Lama e prea grea. Ştiam însă că s-a lucrat cu răspundere. Ne puteam totuşi aştepta şi la surprize. Dar nu mai puteam da înapoi. Am hotărît să încercăm. A mers bine. Într-o săptămînă, buldozerul a fost urcat în întregime la cabana Bîlei şi a putut începe să lucreze.

Inginerul şef al şantierului-nord, maior Florea Necula, face o precizare :

— Îl concepusem iniţial pentru a ne servi la transportul alimentelor şi a altor materiale de mai mică greutate. Trebuia să funcţioneze timp de o lună. După cum vedeţi însă, deşi a trecut un an, merge şi acum perfect. Scheletul celui de-al doilea funicular de serviciu, tot cu el l-am urcat. Noi i-am zis *improvizaţie,* dar a fost un lucru trainic care ne-a scutit de eforturi şi cheltuieli mari.

Gheorghe Negotei îşi mai aminteşte o întîmplare pe care nu vrea s-o lase nerelatată.

— Să vedeți ce figură ne-a făcut într-o zi funicularul nostru. Era ora mesei și așteptam să ne sosească coșul cu mîncare. De jos ni s-a comunicat prin stația radio că mîncarea e pe drum. Într-adevăr, am zărit coșul în văzduh venind spre tabără. Dar, deodată, s-a oprit și a rămas suspendat. Funicularul se defectase. Motorul nu mai funcționa. Am întrebat mecanicul dacă poate face ceva. A zis că remedierea durează vreo trei ore. Cînd am auzit de această perspectivă ni s-a făcut o foame de lup. Ce era de făcut ? Trebuia să acționăm pe cont propriu. M-am urcat pe stîlp, am mers în mîini pe cablu și am coborît coșul. Cînd am ajuns jos, pornise și funicularul. Mecanicul ne înșelase. A remediat defecțiunea în jumătate de ceas. Altă dată, un vultur ne-a furat o pîine din coșul care venea prin văzduh. Chiar pe deasupra noastră a zburat cu ea în gheare. Noi ziceam că are un bolovan și ne-am ferit să nu ni-l sloboadă în cap. Nu-i puteam ști gîndurile. Eram totuși nedumeriți : ce poate face un vultur cu un bolovan ? Cînd a sosit coșul, am văzut că ne lipsește pîinea și am înțeles.

„Eram înconjurat de jur împrejur de un aer rece, fără a fi friguros..."

„Un sentiment de siguranță plana
asupra puterii mele,
și-o neliniște plăcută izvora din
lucrurile
pe care călcam sau de care
mă sprijineam".

Nichita Stănescu

ÎNTR-UNUL DIN REPORTAJE, scriam despre „cascadorii" de pe buldozere sau autocamioane. Multe dintre probele trecute de ei în urcarea, traversarea ori coborîrea pantelor și prăpăstiilor din Munții Făgăraș erau o adevărată sfidare la adresa legilor mecanicii, o adevărată sfidare a primejdiei. Este adevărat, pentru construcția acestui drum au fost selecționați din unități militare cei mai buni tineri, cei mai pricepuți meseriași, cei mai curajoși și întreprinzători. Stagiu pe Transfăgărășan este un motiv de mare cinste și mîndrie, un argument al bărbăției. Constructorii Transfăgărășanului au fost bărbați aleși.

În permanență, însă, utilajele erau expuse la prăbușire. S-au săvîrșit adevărate acte de eroism pentru salvarea lor. Dar uneori era imposibil să se facă ceva și, atunci, mecanicii aveau ordin să sară.

Cele mai multe accidente erau provocate de alunecări de teren, surpări și avalanșe.

O întîmplare curioasă își amintește maiorul Constantin Vînă :

— Seara, după terminarea programului de muncă, soldatul Neacșu și-a lăsat buldozerul în apropierea taberei, pe un teren perfect plat. Dimineața cînd s-a sculat nu și l-a mai găsit. A venit și mi-a raportat că i-a dispărut utilajul. Nu știam ce să cred. Fapul era atît de neplauzibil încît ne storceam cu toții mințile ca să pricepem ce s-a întîmplat. Dar enigma rămînea nedezlegată. De alunecat nu avea unde să alunece căci ne aflam într-un fel de „Căldare". Zăpada nu l-a acoperit pentru că ar fi trebuit să se vadă, de furat nici nu încăpea discuție. La un moment dat, un ostaș scapă o vorbă. Zice : *„Măi, parcă a intrat în pămînt"*. Era, într-adevăr, singura posibilitate la care nu ne-am gîndit. Am alergat într-acolo. Sub stratul subțire de zăpadă care căzuze peste noapte am dat de gheață. Băieții au început să taie cu topoarele și, iată, apare acoperișul cabinei. Ce se întîmplase ? Buldozerul fusese înghițit peste noapte de o mlaștină destul de adîncă. Apoi, a nins și terenul s-a nivelat. Pentru scoaterea lui am lucrat, timp de o săptămînă, cincizeci de oameni. Au drenat manual întreaga mlaștină, apoi, cu alte două buldozere, l-am tras afară. Băieții l-au spălat și au încercat motorul. Nu avea nimic. Mergea perfect.

Interesante sînt și cele povestite de maiorul Toma. O avalanșă s-a abătut noaptea peste un bul-

dozer şi l-a acoperit complet. Pentru degajarea lui a fost necesar să se sape tunele într-un strat de zece metri de zăpadă. Un altul a fost acoperit de stînci chiar pe locul unde lucrase cîteva clipe mai devreme. Mecanicul n-a mai avut timp să-l scoată din zona expusă, abia a reuşit el să se salveze. Înlăturarea stratului gros de rocă era atît de dificilă încît s-a renunţat la extragerea buldozerului. Preţul lui ca fier vechi nu acoperea nici pe departe costul degajării. A rămas pentru totdeauna îngropat în platforma drumului ca un simbol. Pe 13 martie 1971, un alt buldozer şi un motocompresor au alunecat cu mal cu tot, într-o prăpastie.

Întîmplarea relatată de maiorul Teodor Dodu îşi are şi ea hazul ei.

— Un buldozer urma să plece în reparaţie capitală. De fapt, spune el, era chiar în drum spre Cîmpina. Mecanicul l-a tras într-un refugiu, în apropiere de malul unui rîu şi a coborît să-şi ia ceva din baracă. Cînd s-a întors, nu l-a mai găsit. Refugiul fiind în pantă, şenilele au alunecat şi el a căzut de la şaizeci de metri în albia rîului. I s-a rupt o turbo-suflantă, eşapamentul şi furtunul de ridicare a lamei. I-am pus aceste piese la loc şi am trimis alt buldozer să-l remorcheze. Dar, după cîteva încercări, acesta din urmă s-a împotmolit în nămol şi ne vedeam în situaţia să trimitem un al treilea buldozer în rîu. Mecanicul buldozerului care se prăbuşise, un tînăr de prin părţile Buzăului, pe nume Dumitrescu, îmi spunea că le va scoate el singur pe amîndouă. Nu prea îmi venea să cred. După mai multe încercări izbuteşte totuşi să-şi

pornească buldozerul apoi îl remorchează pe cel care îi venise în ajutor şi îl trage afară. Nici nu l-am mai trimis în reparaţie capitală decît trei luni mai tîrziu, cînd soldatul Dumitrescu trecuse în rezervă. Îi îndeplinisem dorinţa de a lucra în continuare cu el, ca să vadă cît timp va mai funcţiona. De altfel, ostaşii se despărţeau tot atît de greu de utilajele cu care lucraseră, ca şi de camarazii lor. Le îndrăgeau, le reparau singuri de cele mai multe ori, făcîndu-şi un merit de laudă din funcţionarea perfectă şi randamentele utilajelor ce le aveau în primire.

Dar, să-l ascultăm şi pe colonelul Bediu :

— Zi de iarnă geroasă. Cîţiva ostaşi bat găuri cu perforatoarele într-o carieră. Iarăşi o avalanşă. Alunecă pe neaşteptate de pe versantul stîng al Văii Lupului. Ostaşii intră la timp în adăpost. Un motocompresor e însă chiar în calea ei. Nimeni nu-i mai poate veni în ajutor. Este proiectat ca o minge în lacul Vidraru. Apoi, se aşterne liniştea. Soldaţii ies din adăpost. Îşi caută motocompresorul. Văd doar o spărtură în gheaţă. După cîteva clipe se ridică la suprafaţa apei roata de rezervă. Motocompresorul a fost înghiţit de lac în mai puţin de un minut. Ce se mai putea face ? În primul rînd, desigur, să se măsoare adîncimea la care se află scufundat. N-a fost o treabă prea grea. S-a aruncat un „fir cu plumb“ în apă, apoi s-a măsurat lungimea sforii ude. Motocompresorul era la opt metri adîncime.

În situații asemănătoare, cînd nu existau mijloace speciale pentru recuperare, utilajul era scos din inventar. Nici de data aceasta nu se întrevedea o altă soluție.

„Spectacolul s-a terminat, anunță comandantul. Reluați-vă lucrul". Avea de gînd să raporteze situația la conducerea unității și să ceară trimiterea unui scafandru. Dar, pînă atunci ar fi însemnat să se lucreze cu capacitate redusă, cu pierderi în cîștigul întrecerii. Pe de altă parte, cu cît va sta utilajul mai mult sub apă, cu atît va fi mai dificilă repararea lui. Consecințele acestea erau însă independente de voința comandantului. Se chiar îndrepta spre telefonul din birou, cînd un tînăr îi iese în cale și-i raportează : *„Vă rog să-mi permiteți să plonjez eu..."*

— Era un tînăr scund, îndesat, cu privirea ageră și inteligentă — își amintește comandantul — care inspiră hotărîre și încredere. Nu-l cunoșteam, era nou în subunitatea mea. În primul moment, m-am gîndit că se oferă să facă acest lucru numai pentru că vrea o permisie. De aceea l-am descusut îndeaproape. De unde este, ce meserie are, dacă știe bine să înoate și multe altele. Îmi spune că e de pe Mureș, că a crescut mai mult în apă și că e călit împotriva gerului pentru că în fiecare dimineață se spală afară la izvor, pînă la brîu. Comandantul grupei garantează și el pentru tînărul voluntar : *„Își respectă întotdeauna cuvîntul. Cred că va reuși"*.

Doboș Alexandru, căci așa îl cheamă, nici n-a mai așteptat hotărîrea mea, continuă comandantul. A început să se desbrace. Nu i-am dat însă voie să-și lepede hainele. Știam că e mai recomandat să se

scufunde îmbrăcat. Contactul cu apa nu e brusc iar între corp şi îmbrăcăminte se formează un strat izolator, încălzit de temperatura proprie...

O asemenea demonstraţie de curaj nu se mai văzuse pe şantier. *„Pe mine mă trecea cu frig prin oase“*, declara un martor ocular. Doboş a fost legat cu o frînghie şi lăsat în apă.

Vorbind despre exagerările reporterilor care au relatat acest caz, maiorul Gheorghe Coman îmi spunea că unul dintre ei, nevenindu-i să creadă că a fost chiar aşa, l-a *„echipat“* pe tînăr în reportajul său, într-un costum de scafandru. *„Ostaşii au făcut mult haz,* spune Gheorghe Coman, *pe seama acestei exagerări“*.

După cîteva secunde, plonjorul iese la suprafaţă. *„Nu merge,* zice el. *Trebuie să mă dezbrac. Hainele groase de lînă mă împiedică să mă scufund... N-am ajuns decît la cinci metri adîncime“*.

Adusesem pături — reia comandantul — şi l-am învelit imediat. S-a dezbrăcat la piele. I-am aplicat un strat gros de vaselină, apoi s-a scufundat din nou.

Îl întreb pe Doboş Alexandru ce temperatură era afară ?

— Se vorbea de minus douăzeci şi cinci de grade, îmi spune el. Sub gheaţă n-am simţit însă o temperatură insuportabilă. M-am obişnuit repede cu apa şi numai cînd reveneam la suprafaţă mă tăia cu frig. La a doua plonjare, am reuşit să ajung pînă la fund. Am chiar atins motocompresorul cu mîna. N-am găsit însă ceea ce căutam, o parte a utilajului de care să leg cablul de oţel. Am revenit la suprafaţă.

Nu-mi puteam reține respirația mai mult de jumătate de minut. Ieșeam, îmi umpleam plămînii cu aer și iarăși mă scufundam. La a cincea încercare reperasem bara de care trebuia să leg cablul. Încă o plonjare și cobor cablul pînă lîngă motocompresor...

Comandantul dă ordin lui Doboș să se îmbrace. Va face apel la un alt voluntar care să continuie operația. Doboș își exprimă dorința să ducă el pînă la capăt treaba începută. Insistă. În cele din urmă, i se dă voie să continue. Au mai fost însă necesare alte cincisprezece scufundări pînă a reușit să fixeze cablul.

Spre seară, după șapte ore de eforturi neobișnuite, motocompresorul era scos afară. Cum era firesc, i s-a acordat o permisie. „*Vă mulțumesc* — a spus el — *dar aș vrea să-mi amînați plecarea pentru luna viitoare. Acum, trebuie să fiu alături de grupa mea. Ne-am angajat să terminăm pînă pe treizeci porțiunea de drum începută. Nu pot lipsi tocmai acuma.*“

Bistriţa, izvoare stelare

TUNELUL. Simţim, de cum intrăm, curentul rece din subteran. Zgomotul înfundat al stropilor grei se aude de departe. Plouă tot timpul în tunel. Din pereţii laterali ţîşnesc izvoare cu apă ca gheaţa. Minerii îşi lipesc gura de piatră şi beau. Parcă ar vrea să soarbă tot izvorul. Apa se strecoară din belşug, prin fisurile rocilor, întreţinînd în permanenţă, în tunel, vremea ploioasă. E o lucrare grandioasă. Proiectantul său, inginerul Kaitar Iosif este mulţumit. A fost săpat, sub conducerea inginerului Ion Guga în numai 18 luni. Şi cu o economie de şaptezeci şi şapte de milioane, faţă de deviz. Acum se lucrează la căptuşeala din beton. Cînd va fi gata, va fi timp frumos de-a lungul galeriei. Deocamdată, greu poţi sta de vorbă cu cineva, aici sub *Piscul Capra*. Urlă neîncetat clacsoanele maşinilor încărcate cu betoane şi alte materiale. Ne dor ochii de lumina aparatelor de sudură. Pe o tablă de onoare citim numele minerilor Ion Voica, Ion Moroşan, Gh. Hengheruş. Apoi, inginerul şef al şantierului-sud, maiorul Constantin Vînă, face semn cu mîna unui grup de ostaşi, să se apropie.

— E una din echipele cu cel mai bun ritm de lucru, ni-i recomandă el.

Coboară de pe o schelă-platformă, mînjiți de beton pînă în creștet. Ion Radu ne spune că înainte de armată a lucrat ca lăcătuș la Uzina mecanică de utilaj chimic din București. Ioan Gulu a fost tot lăcătuș, la Uzina mecanică de utilaj chimic-Făgăraș. Vass Gh. fusese tăietor de pădure în Munții Harghitei. S-a calificat pe șantier, ca betonist. Ion Nedelcu din Lăsciori-Făgăraș practicase zidăria. *„Aici tot ziduri fac* — mărturisește el — *dar altfel de ziduri. Mai mari, mai puternice. Se sprijină munții pe ele*". Nicolae Totoi a fost pendularist la Combinatul de industrializarea lemnului din Pitești.

— Mi-a scris tovarășul inginer că mă așteaptă să termin armata și să mă întorc în secție. Dar nu știu ce să fac. Încă nu m-am hotărît — se destăinuie soldatul Totoi.

— Ce nu te-ai hotărît ?

— Dacă merg înapoi în combinat sau plec împreună cu băieții.

— Cu care băieți ? Unde să plecați ?

— Cu aceștia patru, din echipă. Ei zic să nu ne mai împrăștiem care încotro, după armată, ci să mergem împreună pe Sebeș. Știți, pe șantierul hidrocentralei.

— Am auzit că tot acolo pleacă și meșterul Ghiață și meșterul Iordache — îl completează Vass Gheorghe. Am forma o echipă-trăsnet, pe care n-ar *„bate-o*" nimeni. Am învățat aici și ce-i aceea meserie, și ce-s acelea greutăți.

— Da, acolo e de noi — spune convins și bucureșteanul Ion Radu.

— Dacă veți merge pe Valea Sebeșului, am să vin să scriu un reportaj despre voi. Am să-l intitulez cam așa : *Transfăgărășanul se „varsă" în Sebeș.*

— Dar Bistrița unde se varsă ?

Cel care îmi pune această întrebare se apropiase de cîteva clipe de grupul nostru. N-a scos pînă acum nici o vorbă. Doar a ascultat. E un bărbat încă tînăr, înalt, bine clădit. Nu-i disting bine chipul în lumina slabă a tunelului. Abia după ce-l fixez bine, îl descopăr pe Gheorghe Iordache care s-a făcut vestit aici pe șantier împreună cu brigada lui de dulgheri. Îl întîlneam pentru a doua oară. Îi răspund la întrebarea lui cu tîlc :

— Bistrița se varsă în Argeș, în Dunăre, în Lotru... și probabil în curînd, în Rîul Sebeș.

Cîțiva din grupul, care între timp crescuse, rîd cu plăcere. Sînt vreo trei, pe care, ghicindu-mi curiozitatea, Gheorghe Iordache mi-i prezintă.

— Aurel Iugă.

— Ion Barbu.

— Marin Rusănescu.

Doar ei au înțeles sensul răspunsului meu la întrebarea șefului brigăzii de dulgheri. El adaugă :

— Nu s-au lăsat de mine, de atunci din '52. Dar, la drept vorbind, nici eu de ei. Sîntem ca o familie unită.

Tinerii ostași nu pricep mai nimic din dialogul cu civilii, dar nerăbdarea de a afla despre ce-i vorba li se citește pe față. Le spun povestea adevărată a unui pui de moldovean, care a plecat din satul său, Onești, să construiască România nouă :

— De cîtva timp, flăcăii din partea locului nu mai vorbeau decît de șantiere. Zilnic, tot mai mulți tineri își luau cuferele — pe care se mai puteau citi încă grade militare și regimente, care nu demult se întorseseră de pe front — și se îndreptau spre gară. Trenurile îi duceau în Transilvania, către Bumbești-Livezeni,

către Hunedoara ori Salva-Vișeu, către Agnita-Botorca ori alte șantiere naționale ale tineretului. Despre unii brigadieri, venea vorbă în sat că ajunseseră șefi de echipe, că se scrisese în ziare despre ei, că învățaseră meserii. *„Băietul badei Iordache din Onești"* nu se simțea deloc în largul său. Prea era mic. De multe ori voise să se agațe de coada trenului cum mai făcuseră și alții, dar mereu era tras de guler, înapoi acasă. Trebuia să mai aștepte. Și să asculte în gară cîntecele celor care plecau.

„Veniți din toată țara
Să construim Hunedoara...
De la munte și cîmpie
Veniți să construim
O nouă Românie..."

Cîntecele acestea făceau să-i fiarbă sîngele. Vreo doi ani mai tîrziu a venit vestea că un mare șantier național se va deschide chiar în Moldova, pe rîul Bistrița. Acum, nimeni și nimic nu-l mai putea opri. Avea deja... cincisprezece ani.

Ostașii ascultă. Ascultă și dulgherii lui Iordache. Ei știu bine această poveste. Este de fapt o frîntură din viața lor pe care tot de la Iordache o auzisem. Dar acum o ascultă odată cu el, năpădiți de nostalgia amintirilor. Continui :

— Era în 1952. N-avea nici acum dezlegarea părinților. Nici bani de tren. A plecat pe jos cu alți patru prieteni. Nu trecuseră nici ei de șaisprezece ani. După vreo trei zile, au ajuns pe șantierul viitoarei hidrocentrale. Nu s-a bucurat nimeni de sosirea lor. Erau niște țînci fugiți de acasă,

care nici măcar nu puteau ridica bine tîrnăcopul. Șefii de echipe nu-și luau răspunderea pentru ei. S-a găsit totuși cineva, un dulgher de lîngă Onești, care i-a luat pe lîngă el. Băteau toată ziua cuie în cofraje. Cu baterea cuielor începe meseria de dulgher. După cîteva luni numai, brigadierul Gheorghe Iordache, cu cei patru tovarăși ai săi, confecționau singuri cofraje. Erau dulgheri în toată legea. După ce au terminat de construit *Bicazul* au coborît pe Bistrița în jos și au construit alte patru centrale mai mici : *Albești, Valea Iașului, Noapteș și Boiculești.* Cînd și acestea au fost gata au mers pe *Argeș,* mai apoi pe *Dunăre,* pe *Lotru.* Au băut apă din cele mai mari lacuri ale țării, din lacurile zăgăzuite de ei cu munți de beton.

„Pe Bistrița la vale
Lumina ne răsare-n cale.
Pe Argeș, la Vidraru,
Argeșul arde ca jarul
La Porțile de Fier alți Apolodori
Au făcut să răsară miriade de sori".

Și, iată-i acum, aici sub Piscul Capra, potolindu-și setea cu apă din izvoare bogate, ascultînd povestea lor adevărată, a celor patru dulgheri nedespărțiți. Care poveste, ei știu prea bine, e de fapt a unei generații întregi de dulgheri, de zidari, de betoniști.

Furtună se vestea pe dealuri...

„Furtună se vestea pe dealuri,
toată noaptea,
de luni spre marți, la orizont
s-a adunat"...

Blaga

— PE LA MIEZUL NOPȚII am auzit urletul avalanșei. E ca atunci cînd ar cădea un trăsnet în apropierea ta. Nimeni dintre noi nu dormea. Toată tabăra era în picioare. Avalanșa s-a abătut chiar în direcția noastră, a măturat din cale magazia de alimente și s-a oprit în prima baracă-dormitor. În momentul acela s-a întrerupt curentul electric și am rămas în beznă. Grupul electrogen a fost scos din funcțiune. Deodată aud țipete și strigăte de ajutor. Cineva repeta disperat : *„Trei militari au fost acoperiți de avalanșă"*. Am năvălit în curtea taberei. S-au aprins torțele dar vîntul puternic și ninsoarea ni le stingea mereu. În astfel de împrejurări, oamenii curajoși nu așteaptă ordine și îndemnuri, nu așteaptă sfaturi. Trec la acțiune imediat și

cu toate puterile. Un astfel de om adevărat a fost caporalul Vasile Gogoașă din Vîlcea, cel dintîi care a ajuns la locul catastrofei și care a știut să-și păstreze calmul și să treacă energic la salvarea celor trei ostași. Vasile Gogoașă și-a luat grupa pe care o conducea, a pus mîna pe lopeți și a început să sape. Doi dintre cei acoperiți cu un strat mai subțire de zăpadă au fost degajați destul de repede, dar al treilea era de negăsit. Priveam ceasul și număram secundele. Imaginați-vă o sută opt zeci de ostași înotînd în nămeți de cincișase metri, prin viscol, în căutarea tovarășului lor, sub apăsarea secundelor. Toți știam că se poate supraviețui cel mult cincisprezece minute în zăpadă, după care urmează asfixierea. O sută optzeci de inimi băteau să spargă piepturile, și fiecare bătaie însema pentru noi o repetare a semnalului de alarmă : *„Mai repede, mai repede, mai repede"*. Noi scotoceam cu palmele și cu lopețile, ne făceam vizuini ca dihorii, ne strecuram prin ele, căutam, căutam, priveam ceasornicele, dar nu le mai vedeam, pierdusem noțiunea timpului. Secundele se scurgeau ca stropii de viață. Ostașii începură să se descurajeze, trecuseră de-acum mai bine de douăzeci de minute și, din cînd în cînd, caporalul Vasile Gogoașă striga : *„aici este"*, și ostașii iarăși tresăreau și începeau să sape cu disperare. Apoi, peste cîteva momente din nou îl auzeam pe caporal : *„aici, băieți"* și băieții se repezeau și scormoneau în uriașul mormînt alb al camaradului lor...

Locotenentul-colonel Gavrilă Florian este din Gherla, un bărbat sobru și cumpătat. A trecut prin multe în viața ostășească dar a și învățat multe. A ajuns, așa cum aprecia colonelul Nicolae Mazilu, un comandant perfect. Tocmai de aceea i se încredințase pe șantierul Transfăgărășanului comanda detașamentului de derocări, care avea de fapt misiunea cea mai grea, cea mai dificilă. Și-a îndeplinit-o cu desăvîrșită pricepere și cu înaltă răspundere. *„Am stat trei ani pe șantier, spune el, mergeam rar acasă să-mi văd familia, n-am dormit niciodată în hotelul turistic ci numai în bărăci cu ostașii, am împărțit cu ei viața din munți, așa cum era ea : aspră și imprevizibilă. Am avut însă satisfacția ca în subunitate să fie întotdeauna disciplină și ordine iar sarcinile de producție, misiunile încredințate, să ni le îndeplinim exemplar"*.

Aproape de sfîrșit, s-a îmbolnăvit. I-a fost necesară o intervenție chirurgicală la picioare, după care a fost mutat de la unitatea de geniu, la un centru militar. Nu mai putea face față eforturilor cerute la comanda subunității sale. Dar acum, după aproape doi ani, biroul, hîrtiile îl apasă și îl obosesc. Îmi spune că s-a refăcut complet și ar dori să fie mutat din nou la comandă, acolo unde viața e mai aspră, mai dură, așa cum a simțit-o pe Transfăgărășan. *„Aceasta e viața mea de douăzeci și cinci de ani și nu pot renunța la ea, mă simt ca într-o cămașă de împrumut. Se vorbește de noi șantiere ale geniștilor noștri și vreau să fiu cu ei, indiferent ce misiune mi se va încredința"*. Destăinuirea lui Gavrilă Florian este impresionantă și sinceră. Are o muncă incomparabil mai ușoară decît cea din munți, are soldă mai bună, căldură, program fix, nici nu-l plouă, nici nu-l viscolește, nici avalanșele nu-i pun viața în pericol, dar pe el, tocmai acest confort îl stinghерește.

Nu subapreciază munca la un centru militar, dimpotrivă, consideră că e de mare răspundere și importanță, își are frumusețea ei, dar el dorește să revină în mijlocul ostașilor, să împărtășească cu ei exigențele cîmpului de instrucție, să construiască. Îl rog să-și reamintească cîteva dintre episoadele mai interesante pe care le-a trăit în timpul construcției drumului. Îmi răspunde cu oarecare nostalgie :

— Primisem sarcina să deschid cu detașamentul meu drumul de la Piatra Albă (în apropierea cascadei Bîlea) pînă la Lacul Bîlea, adică porțiunea cea mai lungă și mai grea. De realizarea acestei deschideri depindea totul. Mai întîi, traseul pe care trebuia să-l urmeze drumul, conform proiectului, fusese punctat cu cearceafuri albe, agățate acolo peste stînci și prăpăstii, de către alpiniștii cățărători pe frînghii. Le văzusem de cum am ajuns pe șantier. Am zis atunci că pe acolo nu va fi drum pînă-i lumea. Peste cîteva zile s-a întîmplat ca tocmai mie să mi se încredințeze sarcina deschiderii lui. Din acea clipă am început să cred cu frenezie că vom tăia un drum peste versantul de piatră, drept ca peretele casei. Dar mai trebuia să-i conving de acest lucru și pe ostașii care nu erau cîtuși de puțin deprinși cu astfel de lucrări în munții greu accesibili.

— Care credeți că a fost atunci primul argument cu care i-ați convins ?

— Urcarea unui buldozer la cota două mii treizeci și patru. Am ales un mecanic pe care îmi pusesem mai dinainte ochii, curajos și îndemînatic, și o grupă de ostași condusă de sergentul Badea și le-am ex-

plicat misiunea noastră. Pînă acum n-a mai urcat acolo sus nici un buldozer întreg. Vreo două-trei care deja lucrau în Căldarea Bîlei, deci mult mai jos, au fost cărate cu elicopterul ori cu funicularul, demontate în bucăți. Operațiunea de demontare și remontare, însă, era o treabă dificilă care ne răpea cel puțin o săptămînă.

Aici, interlocutorul face o paranteză și-mi spune cu nemulțumire că a citit într-o revistă un articol în care reporterul, slab documentat și necunoscător, a făcut exagerări supărătoare. *„Un buldozer* — se scria în acel articol — *a fost demontat, transportat în spate și remontat în aceeași zi sus la altitudine, iar pînă seara s-au și scos cu el cîteva... milioane de copaci"*.

— Reporterul a supt din degete această gogomănie — spune el — pentru că oricine își dă seama că o operațiune ca aceasta durează multe zile și-apoi, nu cu buldozerul se scot copacii din pămînt. Iar dacă am fi scos un milion de trunghiuri, reporterul respectiv n-ar mai fi văzut, în timpul „documentației" sale, nici un copac în picioare, în zona Transfăgărășanului. Pur și simplu am fi golit munții de pădure.

Locotenentul-colonel Florian are convingerea că ostașii au săvîrșit cu adevărat fapte eroice acolo în munți și n-au nevoie ca faptele lor să fie denaturate și exagerate la modul grotesc. Apoi, își vede mai departe de relatarea sa :

— Ca să cîștigăm timp, trebuia să urcăm utilajul pe propriile lui șenile. N-aș putea spune că ideea mea i-a entuziasmat nemaipomenit pe tineri. Nu că n-ar fi avut curaj de ajuns, ci pentru că li se părea de-a

dreptul fantezistă. Le-am mai spus încă o dată : *„Să știți că dacă pornim, înapoi nu ne mai întoarcem, decît după ce vom atinge cota"*. I-am ambiționat. Sergentul Badea cu zece ostași mergea înainte și arunca în aer stîncile din cale, iar soldatul Vasile Condor — căci așa îl chema pe mecanic — și eu alături de el, mergeam în urma lor. Lama buldozerului înlătura piatra pușcată, își nivela drumul și înainta cu băgare de seamă. Fără curajul și măiestria tînărului mecanic, însă, n-am fi ajuns departe. El era sufletul mașinii sale. Panta, foarte înclinată, terenul alunecos. În locurile cele mai primejdioase cînd era gata să se răstoarne, colțul lamei se înfigea într-o fracțiune de secundă în pămînt și namila de metal rămînea imobilizată. I se așterneau bolovani sub șenile, se mai nivela cît de cît terenul cu tîrnăcoapele și pornea din nou. După două zile, am ajuns cu el la ținta propusă : Lacul Bîlea. Turiștii, care se aflau la cabană, au rămas cu gurile căscate, ca în fața unor stafii. Nu le venea să creadă că l-am urcat întreg pînă acolo.

După această încercare izbutită, drumul începea să capete contur în imaginația noastră, a tuturor — continuă comandantul detașamentului de derocări. Aveam în vîrful muntelui un utilaj care venea în urma artificierului împingînd în prăpastie rocile dislocate prin pușcare. Era pe data de 4 august 1971, ziua în care începeam atacarea drumului în sens invers, chiar de sub *Piscul Capra*.

După cum este cunoscut, detașamentul de derocări și-a făcut datoria cum nu se putea mai bine. Deschiderea drumului pe cea mai grea porțiune, ce se întinde pe versantul de nord, de la ieșirea din pădure, pînă la tunel, a fost raportată cu cîteva luni mai repede decît prevăzuseră specialiștii. Îl întreb pe comandant în ce a stat forța detașamentului său ? Îmi răspunde fără șovăială : *în calitatea morală, politică și profesională a comandanților și ostașilor, în hotărîrea, patriotismul și spiritul lor de dăruire.* Și continuă :

— Am avut ofițeri ca maiorul Dumitru Doran, căpitanul Ion Nicolae, subofițeri ca plutonierul Kovacs Valentin, militari în termen ca sergentul Constantin Grama, cel mai bun artificier al nostru, sergentul Nicolae Goga, sergentul Badea, caporalul Ion Țugulea, soldații Vasile Condor, Jenică Călinoiu și mulți, foarte mulți alții care merită lauda țării întregi.

— De care dintre ei vă amintiți mai des ?

— Cred că de soldații Tocitu și Defta, care au fost, fără îndoială, buldozeriștii cei mai îndemînatici și mai curajoși pe care i-am avut în seria lor. Erau profesional de aceeași clasă înaltă, între ei se născuse o ambiție reciprocă, o competiție care nu s-a încheiat decît în ziua cînd au fost trecuți în rezervă. Niciodată, însă, nu puteam spune care e mai bun, care a realizat mai mult, pentru că recordul unuia, obținut astăzi, era neapărat doborît a doua zi de celălalt. Defta lucra dinspre *Valea Ciutei,* spre Cabana Bîlea-Cascadă, iar Tocitu îi mergea în întîmpinare din sens opus. Deasupra Văii Ciutei era un punct mort, o rocă

extrem de dură. Zeci de kilograme de exploziv nu reuşeau să rupă decît bucăţele din stîncă. Cei doi, ajunşi de-acum foarte aproape unul de altul, lucrau de cîteva zile la acest „*dop*“ şi nu-l puteau sfărîma. Într-o zi de sîmbătă, pe la prînz, le-am spus să lase lucrul şi să vină la masă. După calculele mele, ar mai fi avut treabă la stînca dintre buldozerele lor, încă o zi întreagă. I-am văzut că nu prea-i trage firea să coboare de pe utilaje. Îmi ziceau să merg eu înainte şi mă ajung şi ei din urmă. Am plecat. Pe drum, spre cantină, întîlnesc un ostaş încărcat cu gamele. „Unde mergi“ ? îl întreb. „Duc mîncare lui Defta şi Tocitu. M-au rugat“, zice soldatul. „Bine, zic, du-le“. Mi-am văzut de drum. De abia acum înţelegeam. Cei doi voiau să-mi facă o surpriză ca de sfîrşit de săptămînă. N-au coborît de pe utilaje pînă seara cînd am plecat după ei. Ajunsesem la timp. Tocmai străpunseseră stînca care îi mai despărţea şi buldozerele lor s-au întîlnit bot în bot. I-am îmbrăţişat. Am simţit din toată inima nevoia să le fac un dar. A doua zi, i-am trimis într-o permisie.

— Ce s-a întîmplat, de fapt, tovarăşe Florian în acea zi de 27 februarie 1973 ?

— Răspunsul e puţin mai lung. Trebuie să ştiţi că iarna a fost deosebit de blîndă în toată perioada decembrie-ianuarie şi începutul lui februarie. Aveam, vreau să spun, condiţii bune de lucru şi am propus înfiinţarea unei tabere de muncă în Căldarea Bîlei, care ne-ar fi permis să cîştigăm timp preţios. Iniţiativa noastră a

fost acceptată și toată lumea era mulțumită. Randamentul era egal cu cel pe care-l obțineam în zilele de vară. Pînă pe 24 februarie am muncit, cum zic, cu toate forțele. Apoi, s-a așternut pe ninsoare. Nu cădeau fulgi ci nămeți întregi. Am luat măsuri de protecție a utilajelor iar ostașii s-au retras în barăci. Pe ziua de 27 după-masă, o mică avalanșă ce alunecase de pe versantul din stînga lacului ne-a acoperit cîteva utilaje. Am ieșit cu toții să le degajăm, să le punem în funcțiune și să încercăm să coborîm spre Bîlea-Cascadă, înainte de a fi complet izolați. A fost însă imposibil. Buldozerele — reușiserăm să punem două dintre ele în mișcare, — deschideau drumul în față, iar în urma lor, zăpada care cădea de pe versanți îi acoperea imediat la loc. Aveam nevoie urgentă de ajutor, pentru că singuri nu răzbăteam. El ne putea veni dintr-un singur loc : de jos de la Bîlea-Cascadă, unde se aflau ofițerii Soare și Necula. Dar pentru aceasta trebuia să intrăm cu ei în legătură, să le spunem în ce situație ne aflăm. Firele telefonice însă s-au rupt, nici stația radio nu mai funcționa. Se înserа. Am aprins torțe, am fixat de ele un bilet și le-am dat drumul cu funicularul. Cei de jos le-au văzut, dar n-au înțeles semnalul. Am tras torțele înapoi și biletul era la locul lui. Am produs cîteva explozii, semnal de extremă urgență — dar n-a fost nici el recepționat. Viscolul devenea tot mai turbat. Acum nu ne puteam bizui decît pe noi înșine. Aveam răspunderea pentru viața a o sută optzeci de ostași. Venise

noaptea şi nu mai puteam întreprinde nimic. Stăteam în dormitoare, în stare de alarmă. Exact la miezul nopţii am auzit urletul avalanşei...

Cu aceste cuvinte ale locotenentului-colonel Florian, am început reportajul. Ştim, deci, că în căderea ei avalanşa a distrus magazia de provizii, a spart geamurile şi a pătruns în sala de mese şi dormitoare, a scos grupul electrogen şi staţia radio din funcţiune şi tabăra a rămas izolată, în întuneric. Trei ostaşi, care tocmai ieşeau după apă, au fost acoperiţi. Doi dintre ei au fost salvaţi imediat. Al treilea însă dispăruse. Clipele vieţii lui erau numărate. Să reluăm mai bine relatarea comandantului, de-acolo de unde am întrerupt-o :

— Raţional vorbind, eram aproape convinşi că nu mai trăieşte. Cum ziceam, trecuseră mai bine de douăzeci de minute de cînd îl căutam. Dar, un dram de speranţă mai nutream fiecare dintre noi. L-am găsit, abia după treizeci şi trei de minute...

Dar, pentru că maiorul Dumitru Doran era cel mai aproape de locul în care a fost găsit soldatul acoperit de avalanşă, îl rugăm pe el să povestească mai departe :

— I-am degajat mai întîi un picior, spune maiorul, şi am vrut să-l tragem afară, dar el şi l-a retras înapoi. Am înţeles, spre surprinderea noastră, că e încă în viaţă şi că nu e corect să-l tragem de picior. Ar fi fost pericol să-i producem traume grave. Nu mai lucram cu lopeţile ca să nu-l lovim. Doar cu mîinele goale îi descopeream fiecare parte a corpului. L-am dus în dormitor, aproape îşi pierduse cunoştinţa. L-am frecţionat cu zăpadă, cu spirt

și în cîteva minute s-a trezit complet. Ne-a spus că a rezistat atît de mult deoarece a practicat alpinismul, are experiența munților și a avalanșelor. După ce a fost acoperit, nu și-a pierdut stăpînirea de sine, și-a făcut cum a putut loc cu mîinile în jurul capului ca să poată respira și și-a fixat în minte convingerea că va fi salvat cît de curînd. Soldatul se numea Emil Bogolea și e de loc din Sibiu. Pe șantier lucra ca moto-compresorist.

Drama subunității blocată în munți n-a luat însă sfîrșit. Cu bucătăria și magazia de alimente îngropate de avalanșe, ostașii nu mai puteau rezista mult și se impunea părăsirea urgentă a taberei. Alte posibile avalanșe ar fi distrus și barăcile-dormitor. Plecarea s-a stabilit pentru zorii zilei, indiferent care ar fi fost starea vremii. Primul eșalon urma să-l conducă căpitanul Nicolae. El își reamintește acel episod astfel :

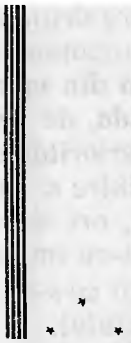
— Trebuia mai întîi să pornim mașinile, ceea ce nu era prea ușor. Am făcut foc cu motorină în butoaie, am topit zăpadă și am reușit să pornim un buldozer. L-a luat în primire caporalul Ion Țugulea, unul dintre cei mai destoinici mecanici. Toți ostașii se legaseră cu frînghii ca să nu-i doboare vîntul puternic sau să alunece în prăpăstii. Cu lopețile în mîini ajutau buldozerul să deschidă drumul. Cînd am ajuns la Poarta geniștilor, adică după un kilometru de drum, viscolul s-a întețit și tot mai multă zăpadă venea peste noi. Cele două mașini cu echipament, care coborau în urma noastră, nu mai puteau înainta. Buldozerul mergea zece metri, apoi

dădea înapoi şi le trăgea şi pe ele. Aşa a trecut toată ziua şi toată noaptea următoare. Am ajuns către ora trei dimineaţa, străbătînd cei doisprezece kilometri în aproape douăzeci de ore.

Ultimul eşalon era condus de comandantul detaşamentului-derocări.

— Misiunea noastră, spune Gavrilă Florian, era de a asigura spatele primului eşalon în cazul în care ar fi fost nevoit să se reîntoarcă în tabără. Trebuia să avem în vedere o asemenea eventualitate, deoarece, oricînd înaintarea putea fi stopată de avalanşe. Şi, numai noi le puteam veni în ajutor. Pe la orele zece am pornit şi noi. Aveam un buldozer şi o maşină cu echipament. Totul a mers bine pînă către seară, cînd am ajuns la numai trei km de cabana Bîlea-Cascadă, ţinta noastră finală. Drumul îngust era aşa de troienit, de parcă n-a mai călcat nimeni pe aici de cîteva zile. Toată zăpada de pe versanţi căzuse în drumul nostru, atingînd trei-patru metri înălţime. Pe unele porţiuni, trebuia să tăiem cu lopeţile tunele în nămeţi. În cinci minute, pîrtia deschisă era acoperită la loc. Nu mai puteam înainta dar nici să ne întoarcem înapoi. Farurile erau sparte, nu aveam lumină. O manevră greşită din partea mecanicului şi utilajul putea cădea peste buza prăpastiei, mascată de zăpadă. Am rupt un cearceaf, l-am înmuiat în motorină şi ne-am făcut torţe. Eram aproape de panică, prinşi între munţi de piatră şi de zăpadă gata să se prăbuşească peste noi. Nu mă gîndeam la mine, răspundeam însă

de viața ostașilor mei. Băieții abia se mai țineau pe picioare, nu mai puteau lopăta zăpada. Împreună cu maiorul Doran și plutonierul Kovacs, am trecut în față și încercam să ajutăm lama utilajului să urnească nămeții. Într-o oră, străbăteam mai puțin de o jumătate de kilometru. Așa se face că, numai după opt ore, adică după o noapte întreagă, scufundîndu-ne în zăpadă pînă la gît, am ajuns la capătul celor trei kilometri. Eram și la capătul puterilor noastre.



PISCURILE, văile, rîurile, lacurile, poienile, curmăturile, rîpile, plantele, florile, arborii, munți își au denumirile lor, cine știe de cînd date, intrate în natura și firea locurilor, în geografia și conștiința noastră. Spunem Negoiul, *și avem în imagine simbolul cutezanței și eternității, spunem unuia dintre cele mai înalte vîrfuri ale Carpaților* — Omul —, *cu simplitatea marilor adevăruri, spunem* Stîna Mioarelor *și auzim chemări de caval și cîntece de baladă. Spunem* Piscul Capra, *și caprele negre, părelnice umbre pe cerul înălțimilor, ne străfulgeră dorul drumurilor neumblate, spunem bujori de munte, ori floare de colț, și stîncile, unde nu ajung pădurile, se purifică și se aprind în culori. Spunem* Transfăgărășanul...

Spunem Transfăgărășan, și evocăm, prin această denumire cine știe de cine dată, o epopee asemănătoare Porților de Fier, Bicazului *sau* Argeșului, *evocăm destine, fapte fără seamăn, nume, chipuri, bucurii, sacrificii, evocăm o istorie a înfăptuirilor socialiste. Transfăgărășanul este una dintre cele mai mari lucrări care s-au executat la noi în domeniul căilor rutiere. El a îmbogățit nu numai peisajul mun-*

ților, nu numai încrengătura drumurilor alpine, dar a creat și a dat locurilor o toponomie nouă, de esență specific umană, inspirată din munca și viața constructorilor, legată de truda, de încăpățînarea, de rîvna, de noblețea, de superioritatea omului, de setea lui de domolire și stăpînire a naturii. Munții au reținut scrijelate în piatră, ori numai în amintirea ostașilor, numele celor ce și-au impus voința lor duritățiî stîncilor, numele celor ce s-au redescoperit, ca învingători în fața imposibilului.

1. Stînca lui Lazăr

NU MAI ȘTIU CINE și cînd mi-a vorbit prima oară de *Stînca lui Lazăr*. Poate colonelul Bediu Ștefan, poate plutonierul Robu, poate fostul artificier Ion Sava sau maiorul-inginer Necula. N-aș putea fi sigur. Am stat de vorbă cu sute de tineri răspîndiți în toată țara, după lăsarea la vatră, cu ostași de pe șantier, cu comandanții. În limbajul lor apăreau denumiri de locuri nescrise nicăieri, nici pe hărți, nici pe proiecte, nici pe tăblițe indicatoare, pentru că ele s-au născut odată cu drumul, în timpul construirii lui. *Stînca lui Lazăr*, ca multe alte denumiri atribuite de constructori, devenise în discuțiile noastre un punct de referință, o dată calendaristică, un moment definitiv marcat în memoria și istoria lucrării. *„În apropiere de Stînca lui Lazăr"*, *„La kilometrul cutare de la Stînca lui Lazăr"*, „După *«căderea»* Stîncii lui Lazăr"... De nenumărate ori am auzit această localizare, pentru că ea stă în relația faptelor și întîmplărilor ca o încrucișare de destine.

Oamenii o spun cu simplitatea și naturalețea cu care spun *Lacul Iezer, Lacul Vidraru, Piscul Negru,* pentru că ea și-a cîștigat consacrarea și dreptul de

a exista ca devenire, la fel de simplu și de natural. Pînă atunci, stînca pe care ostașii au întîlnit-o în calea lor, peste care proiectanții trasaseră drumul, nu avea un nume, poate nici nu merita un nume, era o stîncă ca oricare alta, mai dură, mai îndărătnică prin structura ei geologică, mai afurisită, îmi spunea careva, și care a rezistat mai mult *„berbecilor"* ce au izbit-o pentru a deschide înaintarea spre vîrful muntelui. Altfel, ar fi rămas și pe mai departe ca atîtea altele din jur, fără nume, cu atît mai puțin cu cît urma să fie aruncată în aer, locul nivelat și așternut cu asfalt. Cine a mai pomenit să numești un lucru abia după ce l-ai desființat, cînd nu mai ai nevoie de el, cînd nu-ți mai poate sugera nimic, cînd devine un paradox ?

Plouă. Coborîm din mașină și ne apropiem de un grup de ostași care stau pe bolovani cu pelerinele pe cap. Nu mi-am dat seama ce fac. Locotenentul-major Stanciu îmi explică că servesc masa.

— Cum servesc masa, zic, în ploaie ? De ce n-au mers la cantină ?

— Nu știu. Să-i întrebăm pe ei. Ordinul așa e, ca masa să se servească în sală.

Ostașii s-au ridicat. Ofițerul care mă însoțește le face semn să stea jos. Îl ia la întrebări pe un caporal mustăcios, comandantul grupei. E foarte tînăr, are o față slăbuță pe care mustața blondă i-o face cam caraghioasă.

— De ce n-ați mers la cantină ?

— N-au vrut băieții. Au spus că pierdem un ceas de vreme. Și ne-am chibzuit să terminăm zidul pînă diseară. Sîntem în întrecere cu plutonul de zidari ai caporalului Păunescu Vasile.

— Uite, zic eu, vă plouă în gamelă peste mîncare. Toată apa de pe bonete se prelinge în gamele.

— Sîntem învățați, cred că am mîncat multe gamele de ploaie și zăpadă amestecate cu ciorbă. Să știți însă că nu-i strică gustul. Fasolea cu carne e grozavă oricum. Și-apoi, avem o poftă pe care nu ne-o strică un pumn de apă sălcie.

— Unde-i Stînca lui Lazăr ?

— Chiar aici, zice caporalul.

Nu văd nici o stîncă și cer lămuriri.

— E atît de mică de nici nu se vede ?

— Acum ea nu mai este. A mai rămas numai peretele din care a fost desprinsă și numele ei. Am aruncat-o în aer. Noi, grupa noastră, am aruncat-o în aer. Un vagon de exploziv am băgat în ea. Cînd a explodat, a căzut din cer o ploaie de bolovani pe o rază de trei kilometri. Era chiar în mijlocul drumului. Stînca nu mai e. Decît numele ei, adică numele soldatului Lazăr Ion. Noi, așa-i zicem acestui loc : *Stînca lui Lazăr.*

— El știe că i-a rămas numele aici în munți ?

— Nu cred că știe. S-a lăsat la vatră, înainte de pușcarea stîncii.

Înalt, frumos, fire timidă, Ion Lazăr este fiu de țărani din Micești-Turda. Lucrează acum la o întreprindere de porțelan din Cluj. A lucrat pe Transfăgărășan din ianuarie 1971 pînă în octombrie, același an.

— Sîntem la kilometrul 16 de la Podul Capra spre tunel, îmi explică locotenentul-major Stanciu, sau o mie patru sute cincizeci de metri mai sus de Piscul Negru. Acestea sînt de fapt și coordonatele locului denumit *Stînca lui Lazăr.*

— De ce *Lazăr* ?

— În ianuarie 1971 am fost trimis de pe versantul-nord, aici în sud, la Piscul Negru. Împreună cu mine, i-am adus și pe soldații Spiru Podaru, buldo-

zerist, Ion Lazăr şi Ion Florin artificieri, Ion Văsie şi Ionel Tănase din Brăila, mecanici de utilaje. I-am ales pe sprînceană, ca să spun aşa, pentru că ştiam ce greutăţi avem de înfruntat. Am mai găsit aici încă şaizeci de ostaşi cu care am început să lucrăm. Pînă prin mai, deschiseserăm drumul, de-acolo de la pod, pînă aici, unde ne aştepta o stîncă cît toate zilele. Nu-i nimic, ziceam, o s-o dăm noi la o parte cît de curînd. I-am vîrît sute de kilograme de exploziv la *rădăcină*, dar nu se clintea. Cîteva zile am tot izbit-o, dar nu făceam decît zgomot. Sărea din ea doar cîte o aşchie. Nu mergea. Era prea dură, trebuia luată altfel, mai metodic, mai temeinic.

Unii tehnicieni veniţi la faţa locului erau de părere ca stînca să fie ocolită. Altfel se va pierde prea mult cu ea. Alţii au replicat, însă, că abaterea drumului de la traseul schiţat va mări volumul de lucrări, deci, costul lor. A rămas hotărît să se continue spargerea ei. Locotenentul-major Stanciu îmi explică mai departe :

— Am trecut de stîncă şi ne-am văzut de treabă, deschizînd drumul mai departe, spre tunel. L-am lăsat însă acolo pe Ion Lazăr. I-am spus : *„Ţi-o las pe mînă. Fă ce ştii cu ea, dar să n-o mai văd în ochii mei. Ne facem de toată ruşinea. O să audă şi ministrul că nu putem rostogoli un bolovan din cale“*. Dar, bolovanul era un adevărat munte.

— De ce l-aţi ales tocmai pe Lazăr ?

— Cum de ce ? Era singurul care îi putea găsi punctul slab. Îl cunoşteam prea bine, ştiam că e ambiţios ca un bivol, că nu se dă bătut pentru nimic în lume. Ardelean căpos, în bine spun, adică un om care nu se clatină. Ştia şi meserie cît şapte. Perforatorul în mîna lui era ascultător şi tenace. Lazăr stăpînea bine această meserie. I-am lăsat tot ce-i trebuie şi noi am înaintat mai departe.

Timp de o lună de zile a lucrat Lazăr aici, a bătut optsprezece camere de mină, cum se numesc acele vizuini prin piatră, lungi de patru metri fiecare și cu un diametru de șaizeci centimetri.

— Era ca un căutător de aur din romanele lui Agîrbiceanu, găsește însoțitorul meu o comparație. care se tîra pe burtă prin scobiturile muntelui. Cînd ieșea din văgăunile pe care le săpa, era alb de praf. Își făcea singur programul, lucra cum voia, se odihnea cînd nu mai putea. Din cînd în cînd îl mai întrebam : *„cum merge, Lazăre ?“* el răspundea : *„merge“*. După o lună de zile a venit și mi-a raportat : *„I se poate pune foc. De data aceasta nu va mai rămîne nici amintirea ei“*. Acest băiat minunat se înșela însă. A rămas mai mult decît o amintire. A rămas un nume.

Peste cîteva zile, Lazăr trebuia să plece din armată. I se terminase stagiul. Ar fi vrut să mai rămînă pînă se va pușca stînca, să vadă și el împroșcarea de pietre, ca un roi de păsări care cad pe cuiburi. A rămas, s-a mai învîrtit vreo două zile prin tabără, în civil, dar pușcarea a fost amînată și el a plecat cu părere de rău.

— Cînd ne-am dus să introducem explozivul, reia ofițerul — am văzut pe stîncă, scrijelit un nume : *„Ion Lazăr la 10 septembrie 1971“*, data cînd a terminat de bătut găurile. Odată cu stînca pe care a supus-o, numele lui s-a împrăștiat peste pîraie și păduri, s-a bătătorit în temelia drumului peste care trecem noi, acum.

Repet întrebarea de mai înainte :

— El, Lazăr, știe că acest loc se numește de atunci *Stînca lui Lazăr* ?

— S-ar putea să nu știe, dar toți ceilalți, care au rămas și au venit în urma lui, așa s-au deprins să-i zică, și acum, toți îi zicem așa, și nu altfel.

2. Fîntîna Carmen

— CUM SÎNT OCHII fiicei dumneavoastră ?

— Limpezi și adînci ca cerul, calzi și buni ca o zi senină de mai, luminoși ca soarele picurat în florile de *nu mă uita,* tainici ca un miracol, gînditori și visători, plini de bucurie și de întrebări, dulci ca o speranță mare... Dar de ce mă întrebați ?

— Ca să dau un titlu, reportajului meu. Probabil am să-i zic : *„Fîntîna fetei cu ochii senini"*.

N-aș bănui, văzîndu-l pe locotenentul colonel Alexandru Danilovici, că are fire de poet. Cred că nici nu are. Cînd vorbește însă despre fiica lui, inima i se deschide ca petalele florilor, în zorii prevestitori de zi bună. O adulează, ca orice tată. A așteptat-o vreo douăzeci de ani și a venit acum, cînd el a trecut de patruzeci și șapte de ani, dar, *„ea a umplut un gol în care mă pierdeam* — cum spune el, — *mi-a redat tinerețea"*. Nici sentimental nu pare, dar este. În ciuda înfățișării de bărbat înalt, robust, cu trăsături aspre, e un sentimental. Ostașii îi spun, în intimitatea lor, *tata Sandu,* pentru că le este apropiat, pune suflet în toate. Își iubește subalternii și ei simt acest lucru, din grija lui pentru ca mîncarea să fie bună, să aibă

căldură în dormitoare, să fie echipați cu haine și bocanci buni, să nu-i neîndreptățească nimeni.

Trecem împreună pe la punctele de lucru, cheamă soldații pe nume, se interesează dacă au vreun necaz, îi întreabă ce vești au de acasă, găsește pentru fiecare o vorbă care le merge la inimă. E locțiitorul comandantului de detașament, dar de multe ori lucrează cot la cot cu soldații, pune mîna pe uneltele cu care cei mai mulți nu sînt învățați, arătîndu-le cum să le țină, cum să le mînuiască, cum să se ferească de accidente. Împarte cu ei viața grea a șantierului, stă cu ei, nu o dată, în ploaie, în viscol, în ger, așa cum trebuie să stea un bun comandant, și, de aceea, subalternii îi zic în intimitatea lor *tata Sandu*, dar îl și ascultă ca pe un părinte adevărat.

— Ce vă place mai mult la ostașii pe care-i comandați pe șantier ?

E toamnă friguroasă și ploioasă, toamna anului 1972. Burnițează. Ne ascundem fața în gulerele cojoacelor. Îmi răspunde după un răgaz de-o clipă.

— Nu știu dacă v-a vorbit cineva de soldatul Nicolae Balaure. Am să vi-l prezint eu. E un băiat din comuna Rediu, județul Iași. Înainte de a veni în armată — își aduce aminte Alexandru Danilovici — mi-a spus că a lucrat pe șantierele Iașului, ca zidar. La noi, e tot zidar ; înalță zidurile de sprijin, din piatră și beton. L-am pus șef de echipă. N-am văzut un meseriaș mai teribil. Lucrează cu atîta iuțeală de nu se pot ține de el cei care îi aduc la îndemînă piatra și mortarul.

Ajungem între timp la punctul de lucru din apropierea pîrîului Braia. Însoțitorul meu îl cheamă pe soldatul Balaure.

— Văd că merge strașnic, observă comandantul.

— Trebuie. Dacă nu forțez — răspunde el — am să-mi ies din mînă. Și, cînd mă las la vatră, ba-

dea Chiriac, meşterul meu de la întreprinderea judeţeană, o să creadă că am tras chiulul aici. Şi să-l vezi atunci pus pe morală : *„Armată aţi făcut voi, acolo, mă, sau turism pe gratis ? Că te văd gras şi bronzat de parcă picaşi de la Mamaia“*. Iar eu îi voi răspunde :

„Nu picai de la Mamaia
Ci de la Braia,
Unde stîncile cît claia
Veneau peste noi, bădie,
De ziceam : măi, ce să fie ?
Ia, mai nimic,
Se scutură muntele un pic“

— E hîtru şi mucalit — reia Alexandru Danilovici, după ce ne îndepărtăm — dar, cum zic, nici la treabă nu-l întrece nimeni. Ştiţi ceva ? Moldoveanul „aista“ ca spirtul a întemeiat pe şantier o adevărată şcoală de zidari. Zeci de tineri au învăţat meşteşugul de la el. La început aveam vreo cincişase echipe. În cîteva luni, el făcuse peste treizeci. Cum se ridică unul dintre „ucenici“, cum îl luăm şi-l punem să-şi formeze singur o echipă. Şi, numaidecît, îl auzim pe Balaure, cătrănit, adresîndu-se inginerului-şef : *„Şi pe el mi-l luaţi ? Mai daţi-o încolo de treabă. Nu apuc să-i cizelez, că-i şi promovaţi“*.

— Nu mi-aţi răspuns, totuşi, la întrebare, îi reamintesc însoţitorului.

— Nu ? Credeam că v-am răspuns. Atunci, să vă mai prezint un băiat. E utecist, dar o să-l primim în curînd în partid.

Face semn cu mîna unui buldozerist care venea în direcţia noastră. Mecanicul frînează.

— El este soldatul Maghiari. Pînă aici, poate s-o spună şi el, nici n-a văzut un buldozer. A lucrat la ţară, a păzit oile cooperativei. Meseria a învăţat-o

aici. *„Cîți kilometri de drum ai făcut pînă acum"*, se adresează el ostașului. *„Cinci kilometri"*, îi răspunde acesta. Ați văzut ? A deschis singur cinci kilometri de drum cu buldozerul său, pe care abia a învățat să-l conducă. Dar noi lucrăm cu sute de mașini și utilaje. Priviți-le, pe tot traseul, de la tunel la coada lacului Vidraru, scormonind în pămînt și piatră ca niște cîrtițe uriașe. Sînt conduse, în general, de băieți care în viața civilă tot cu ele au lucrat. Fie la construcția altor drumuri, fie pe șantierele altor obiective economice sau edilitare. Dar, mulți, repet, au buchisit meseria pe Transfăgărășan și sînt convins că n-o vor mai părăsi.

Tresar. Văd ceva, ciudat. Îi atrag ofițerului atenția :

— Alunecă un autogreder... Vine spre noi, nu-i nimeni la volan. Se uită și el speriat. Urmează o curbă.

— *Gata, zic, intră în prăpastie.* Dar, utilajul virează, ia curba corect și-și vede de drum. Tovarășul Danilovici zîmbește.

— Nu vă fie teamă, mă liniștește el. Mecanicul e la post. Dar nu se vede, pentru că e prea scund. Nu are decît 1,40 înălțime. Și eu am crezut odată că acest autogreder merge singur. Dar nu l-aș da pe soldatul Ion Nistor, căci așa îl cheamă, pe zece mecanici, chiar dacă ar avea doi metri.

După cîțiva pași de tăcere, reia :

— Înțelegeți acum, ce îmi place mai mult la băieții aceștia. De pildă, *fantezia.* Ei n-au nici o preconcepție. Cred că pot orice, cred că pot totul. Și uite că așa și este. E suficient să vrea, și muntele li se așterne domolit la picioare.

Cînd veți trece pe Transfăgărășan și veți ajunge la kilometrul unu de la podul Capra spre tunel, o fîntînă cu apa limpede și bună vă va îndemna la un

popas. E *Fîntîna Carmen* — denumire săpată în piatră, deasupra izvorului, una din multele fîntîni care scot la lumină, în calea trecătorilor, răcoarea şi limpezimea din adîncurile munţilor. Dar cine este Carmen ? Un înger de fată, de o vîrstă cu izvorul. De-o vîrstă cu izvorul care-i poartă numele. Cîţi copii au vîrsta izvoarelor, a iezilor sălbatici, a puilor de brad sădiţi pe Transfăgărăşan ? Nimeni nu ştie. Cînd în familia unui ostaş se naşte un copil, evenimentul este sărbătorit pe şantier în felul constructorilor. În munte se face un semn, muntele trebuie să memoreze că undeva în univers, într-un sat îndepărtat din Oltenia, din Maramureş sau Moldova, ori la etajul zece, într-un bloc din Balta Albă, s-a născut un om. Şi, în cinstea lui, în munte trebuia să răsară un brad, să izvorască un izvor, să se încresteze un nume, o zi, o lună şi un an în stînca cea mai dură.

Povesteşte soldatul Petre Truţă :

— Au fost cîteva săptămîni grele. Munceam din răsputeri ca să recuperăm întîrzierea în care ne adusese o alunecare de teren. Tovarăşul Danilovici era zi şi noapte lîngă noi. Nu mai plecase acasă să-şi vadă familia, de foarte mult timp. Nici alţi ofiţeri nu plecau. Într-o zi, a primit o telegramă în care era anunţat că i s-a născut o fetiţă. O chema Carmen. Noi doream să-i facem un dar. Însă nu găseam ceva potrivit. Careva a avut ideea să amenajăm această fîntînă pe malul muntelui şi să-i zicem *Fîntîna Carmen.*

Cînd va fi mare, va merge în munţi şi va bea apă din fîntîna ei şi va asculta poate o legendă despre nişte uriaşi care au săpat acest drum de piatră în vecinătatea stelelor. Şi Carmen va crede legenda, pentru că e o legendă adevărată.

3. Curba lui Zavate

Maiorul Ilie Zavate s-a născut la 19 iulie 1929 în orașul Iași. Urmează liceul industrial din localitate pe care-l absolvă în 1949, după care se înscrie la Școala militară de ofițeri activi. În 1952, obține gradul de locotenent și este repartizat într-o unitate de geniu. La 29 mai 1959, trece în rezervă cu gradul de căpitan, pentru a reveni în armată exact după zece ani, la 29 mai 1969. Este căsătorit, are un băiat student în anul ultim la Facultatea de medicină. Pentru merite deosebite în muncă și la comanda trupei, a fost decorat cu Ordinul Muncii și alte patru înalte distincții. A sosit pe Transfăgărașan în primul eșalon și a plecat printre ultimii constructori.

— LA KILOMETRUL patruzeci și unu de la Curtea de Argeș, mai sus de lacul Vidraru, sau dacă vreți cîțiva pași înaintea *Stîncii lui Lazăr,* Transfăgără-

şanul transcrie o curbă largă ca un arc încordat din care aştepţi să se sloboadă săgeata. E o curbă spectaculoasă, lungă de vreo trei sute de metri, care poartă numele dumneavoastră, tovarăşe maior. V-am mai întrebat o dată cum s-a ajuns la această denumire, cine şi în ce împrejurări a dat-o şi nu mi-aţi spus mai nimic şi sînt aproape convins că nici de data aceasta nu voi afla mai multe de la dumneavoastră. Poate, într-adevăr, nu ştiţi de ce ostaşii pe care i-aţi comandat pe şantier i-au zis acestei curbe astfel, ori poate în modestia dumneavoastră rămîneţi tăcut la această întrebare. Eu am pus-o însă şi altora şi am să vă spun ce am aflat de la ei. Acum, lucrurile sînt pe terminate la drum, veţi pleca de aici din tabără şi cred că e interesant să auziţi de la mine gîndurile şi amintirile pe care vi le-au păstrat tinerii ostaşi, cei cu care aţi început drumul şi care, după aceea, s-au reîntors la vechile lor locuri de muncă, la viaţa civilă.

Nu ştiu, dacă vi-l mai amintiţi pe soldatul Vlad Constantin. Era un băiat firav, înalt şi slăbuţ, cu chipul de adolescent. V-a atras atenţia printr-un fapt aparte. Era singurul din plutonul repartizat la spart de piatră, care nu-şi rupea niciodată coada la ciocan, pe cînd toţi ceilalţi rupeau o duzină de cozi pe zi. V-a mirat şi mai mult însă randamentul lui. Spărgea singur o cantitate de piatră cît patru la un loc, deşi, cum zic, era doar o mînă de om. Aţi stat mult şi v-aţi uitat la el cum lucrează, v-aţi minunat că bolovanii îl ascultă ca vrăjiţi. Îi atingea o singură dată şi se sfărîmau în zeci de bucăţi. V-aţi împins chipiul pe ceafă şi aţi fluierat a admiraţie pe sub mustaţa dumneavoastră stufoasă şi ştrengarul de băiat v-a lăsat în pace. S-a făcut că nu vă observă. L-aţi chemat şi l-aţi întrebat : *„Cum faci ?“* şi el v-a spus : *„lovesc cu cap“*. Aţi crezut că glumeşte, dar

după aceea v-a împărtăşit că de cînd era mic s-a trezit spărgînd pietre. Văd că zîmbiţi şi mă ascultaţi atent. Asta înseamnă că vi-l reamintiţi bine. Ce mai ştiţi de fostul soldat Vlad Constantin ?

— Nu mai ştiu de atunci nimic.

— După trecerea în rezervă, s-a întors la uzina de reparat utilaj greu din Cîmpina, acolo unde lucrase şi înainte de armată. L-am găsit întîmplător. Un maistru îmi vorbea acolo despre hărnicia şi priceperea tinerilor cu care lucrează. Printre ei, l-a amintit şi pe Vlad Constantin, adăugînd că *„acesta a lucrat şi la construcţia Transfăgărăşanului"*. Pentru bătrînul maistru cu care vorbeam, această particularitate avea o greutate cu totul aparte în biografia şi meritele tînărului. Aşa l-am cunoscut pe lăcătuşul-mecanic Vlad Constantin. I-am spus că vreau să stăm de vorbă. Dar în timpul programului nu se putea. M-a invitat să-l caut după-amiază la Casa de cultură, în atelierul de sculptură. Nu i-am mai cerut atunci alte amănunte. La ora stabilită am bătut la uşa atelierului, aflată la subsolul casei de cultură a oraşului. Am intrat într-o încăpere mică, plină de praf. El cioplea cu dalta şi ciocanul un stîlp de piatră albă. În încăperea aceea tot interesul mi l-au absorbit lucrurile îngrămădite pe jos şi pe pereţi. O mulţime de sculpturi în piatră şi lemn înfăţişînd chipuri de oameni cu trăsături familiare. Chipuri de bărbaţi, de femei, de copii. O lume de chipuri şi caractere, de temperamente şi trăiri expresive, aşezate în neorînduială şi, totuşi, într-o armonie şi mişcare ce îmi lăsau senzaţia trăirii, senzaţia universului, adus sub ascultarea tăişului daltei. Odată cu sculptorul, operele lui se mişcă parcă şi ele, se luminează şi se întunecă, devin tandre şi sobre, ascultă şi vorbesc, te reţin şi te regăseşti în ele.

Aceasta este cea de a doua uzină a lui Vlad Constantin, cea de a doua dragoste : sculptura. N-a urmat şcoli speciale, n-a învăţat cu maeştri, şi-a format singur, prin studiu şi perseverenţă, un stil propriu, o manieră originală care l-au făcut cunoscut şi apreciat, care i-au adus distincţii. Cînd l-am vizitat atunci, lucra la un monument al oraşului Cîmpina, comandat de consiliul municipal. El trebuie să reprezinte istoria, prezentul socialist şi viitorul oraşului de pe Prahova. E mîndru de această lucrare. Ea va împodobi piaţa centrală şi va însemna o consacrare. V-aţi fi putut gîndi atunci, tovarăşe Zavate, că soldatul acela cu alură de adolescent, care ştia să lovească piatra exact în punctul ei vulnerabil şi s-o transforme în bucăţele, fără eforturi exagerate, e de fapt un sculptor de mare talent ? Desigur, nu. Nici el nu v-a destăinuit pasiunea lui şi n-aţi observat că priveşte fiecare stîncă într-un fel ciudat. Cu atenţie, concentrat, cu ochii închişi pe jumătate, îndelung. Ştiţi la ce se gîndea atunci ? Să se întoarcă cîndva pe Transfăgărăşan şi să transforme aceste stînci în statui ale ostaşilor şi ofiţerilor care au construit marele drum şi ale căror chipuri i-au rămas în minte. L-am întrebat cum sînt cei cărora ar vrea să le cioplească statui şi el mi-a vorbit pe rînd de foarte mulţi dintre camarazii şi comandanţii lui, aşa cum şi-i imaginează, conturaţi în munte.

A venit vorba şi despre dumneavoastră, tovarăşe maior. Eraţi, pe vremea aceea, comandantul detaşamentului. Iată cum v-a *imortalizat* pe retina memoriei sale, Vlad Constantin :

„El trebuie doar să privească şi e de ajuns. Să privească adînc în ochii soldatului venit din cine ştie ce colţ al ţării şi să nu-l întrebe nimic. Dar să înţeleagă totul. Să ştie că unuia îi este dor de casă şi de sa-

tul lui, de mama, ori de mîndra lui. Să înţeleagă dintr-odată că altuia îi este urît în această pustietate, ori, mult prea greu pe şantier. Să ştie tot, să schimbe din privire gînduri, stări sufleteşti, să îmbărbăteze cu privirea, să dăruiască, să se sacrifice, să se frămînte, să se bucure, să trăiască prin ochii lui pătrunzători şi înţelepţi. Chipul în piatră al maiorului Zavate mai trebuie să degaje — spunea tînărul sculptor, în continuare — tainele apropierii de oameni, prin modestie şi respect. Prin încredere şi căldură. Prin calm şi forţă, voinţă şi cumpătare."

Poate sculpturile la care se gîndeşte el acum, vor fi sau nu vor fi niciodată cioplite. Dar el aşa le visează, aşa vă vede, cum v-au văzut mulţi dintre cei pe care i-aţi comandat. De aceea, probabil, i-au spus ostaşii acestui arc de drum peste Carpaţi, *Curba lui Zavate,* pentru că vă ştiau bun şi drept, iar acei kilometri de drum lucraţi sub comanda dumneavoastră, ca printr-un contrast al echilibrului, trebuiau să fie şerpuitori ca o căutare a perfecţiunii.

Din fişa tehnică a Curbei lui Zavate : Lungimea — trei sute de metri ; stratul de umplutură cu pămînt şi piatră — şase metri grosime. În total, s-au depus în fundaţia curbei douăzeci şi cinci de mii metri cubi de pămînt, pe durata a opt luni de muncă. Transportul materialului : de la o sută de metri, împins cu buldozerele, cărat cu basculantele, cu roabele, cu lopeţile, cu braţele. Programul de muncă : în schimburi, din zorii zilei pînă la răsăritul stelelor.

— Vă amintiți, tovarășe maior ? Toate lucrările pe șantier, la toate punctele de lucru erau socotite de *extremă urgență*. Dar curba de drum la care lucrați dumneavoastră era mai presus de celelalte, pentru că ea ținea în loc transportul de materiale spre tunel. În fiecare zi, trebuia să răspundeți la telefoanele Bucureștiului și să raportați progresele înregistrate. Uneori nu aveați nimic de raportat, pentru că vremea nu vă lăsa să ieșiți din barăci. Atunci,

dumneavoastră răspundeți scurt : *„merge, tovarășe general“*. Nu v-ați plîns niciodată că nu aveți ce vă trebuie, că vă doboară oboseala. Cînd treceau *Tatrele* grele, încărcate, spre tunel, se scufundau în umplutura nebătătorită a drumului, pînă la șasiuri. Le trăgeați cu cîte trei buldozere. Ostașii erau zi și noapte gata de intervenție. Știați să-i faceți să lucreze cu tragere de inimă și rîvnă. Cărau bolovanii cu brațele, cîte șase inși la un bolovan. Picioarele lor se afundau sub greutate în umplutura adîncă și netasată a drumului, făcînd podețe pentru ca mașinilor care trec să le fie mai ușor. Reveneau pe șantier, după orele de program, fără să le ceară cineva. Lucrau ca să grăbească terminarea porțiunii care stătea ca un ghimpe în palmele lor. Nu v-ați răstit niciodată la nici unul. Nu v-ați uitat niciodată urît decît la acei comandanți pe care îi auzeați uneori spunînd : „Pune mîna, soldat, nu sta“. Pentru că nimeni nu știa mai bine decît dumneavoastră că ei n-au nevoie să fie îndemnați să muncească, iar atunci cînd stăteau, însemna că trebuie să stea. Sînteți un bun psiholog și un bun pedagog. Știați să răsplătiți meritele fiecăruia, chiar și cu o vorbă. Erați și sînteți de principiul că nici o faptă de muncă, nici o faptă ostășească să nu rămînă necunoscute colectivului și nestimulate.

— Vi-l mai amintiți pe soldatul Dragoș ?

— Mi-l amintesc, cum să nu ? Și Ilie Zavate zîmbește bănuind ceea ce aveam să-i spun mai departe.

— V-ați dat seama la un moment dat că acest băiat rușinos ca o fată n-a plecat niciodată în permisie. Pe cînd ceilalți din plutonul lui fuseseră de două-trei ori. Ați cerut să-i vedeți realizările. Erau mai mult decît frumoase. Numai depășiri de normă, lună de lună. Cu toate acestea, comandantul lui

direct nu l-a propus pentru permisie. El însuşi n-a cerut. Dumneavoastră cunoaşteţi însă că sînt oameni care ştiu să ceară şi alţii care nu ştiu să ceară. Dar de cele mai multe ori, tocmai aceştia din urmă au merite adevărate. L-aţi mustruluit pe comandantul de pluton, spunîndu-i că trebuie să înveţe să cunoască mai bine caracterul oamenilor pentru ca să-i aprecieze mai corect. L-aţi chemat apoi pe soldatul Dragoş şi i-aţi spus că pleacă în permise. El a făcut ochii mari, parcă nu-i venea să creadă. Cînd s-a reîntors, eraţi în şedinţă de bilanţ. A bătut la uşă şi a intrat în sală. S-a apropiat în pas de front de masa prezidiului şi a raportat regulamentar că i s-a isprăvit permisia şi s-a întors în tabără. I-aţi spus : *„Bine, eşti liber."* Dar el va răspuns : *„N-am terminat"*. Şi-a dat jos raniţa din spate şi a scos din ea un pachet. *„Acesta e pentru dumneavoastră"* a adăugat soldatul şi vi l-a pus pe masă. Şedinţa fusese de acum întreruptă. Toţi cei adunaţi acolo asistau la un gest neobişnuit. Vă urmăreau cu privirea să vadă cum reacţionaţi. Poate unii îşi dădeau coate spunînd în sinea lor : *„Uite, comandantului i se aduc plocoane"*. Dar nu aveţi asemenea preconcepţii, sînteţi cu cugetul curat. N-aţi refuzat, înainte de a vedea despre ce e vorba. Aţi desfăcut pachetul. Erau şase pahare frumoase de sticlă. Soldatul v-a explicat : *„Ştiţi, eu sînt sticlar de meserie, din Avrig. De mic copil suflu în sticlă, împreună cu tatăl meu. În permisie, am lucrat aceste pahare pentru dumneavoastră, cu dragoste şi respect"*. Soldatul a luat poziţia de drepţi, a făcut stînga împrejur şi a părăsit sala. Nu toţi au înţeles frumuseţea gestului. Dar dumneavoastră v-aţi bucurat mult şi v-aţi emoţionat. Nu pentru pahare, ci pentru că aţi pătruns în inima încă unui om.

Desigur, tovarăşe maior, de aceea i-au spus ostaşii acelei porţiuni de drum *Curba lui Zavate,* pentru că eraţi la inima lor şi ei v-au adus un omagiu.

Ştiţi să răsplătiţi, dar şi să pedepsiţi, cînd trebuie. Revin la Vlad Constantin. Mi-a povestit o întîmplare pe care ar dori ca dumneavoastră să n-o mai ţineţi minte. Într-o duminică, fusese învoit de pe şantier. S-a îmbrăcat în haine civile, contrar regulamentului, şi a plecat într-o comună apropiată. Spre seară, a ieşit în şosea să găsească o maşină în direcţia unităţii. A făcut semn cu mîna unui Gaz. Maşina s-a oprit. A deschis portiera şi s-a urcat, dar în momentul acela a tresărit. Eraţi chiar dumneavoastră în maşină. Nu mai putea da înapoi. Se liniştise însă numaidecît, pentru că nu-l cunoşteaţi. Doar o singură dată aţi schimbat cîteva vorbe. L-aţi întrebat unde vrea să meargă. A răspuns că are un frate în tabără şi vrea să-l viziteze. Minciuna prinsese. După aceea, nu l-aţi mai întrebat nimic. V-aţi văzut de ale dumneavoastră. Stătea totuşi ca pe jăratec. Aţi ajuns în faţa barăcilor. Şi, atunci, i-aţi vorbit, fără să vă întoarceţi privirea : *„Soldat Vlad Constantin, trei zile arest. Una pentru ţinuta în care te afli şi două pentru minciună“*. Şi aţi coborît grăbit. Parcă l-aţi plesnit în cap. Nu se aştepta să fie recunoscut. Nu se socotea totuşi pedepsit prea aspru. Dacă vă mai amintiţi, în tabără nici nu aveaţi atunci arest. Abia după vreo două luni a fost amenajat. Sculptorul nostru se credea uitat. Însă dumneavoastră aveţi memorie perfectă. I-aţi oferit tocmai lui prilejul să *inaugureze* arestul. De aceea vă iubeau şi vă iubesc ostaşii. Sînteţi exigent, dar drept. Pedepsele dumneavoastră erau aspre, dar pe măsura faptei. Ştiaţi să le daţi în aşa fel ca acei pedepsiţi să fie ei înşişi convinşi că aşa şi nu altminteri trebuie să procedaţi.

Îi reamintesc apoi de accidentul de sub podul de pe Pîrîul Alunișului. N-ar fi dorit să aduc vorba de ziua aceea. Chipul i s-a întunecat.

— V-a doborît atunci durerea. Băieții, care au pierit, luați de un șuvoi, erau de vîrsta băiatului dumneavoastră și în fiecare dintre ei îl vedeați pe fiul dumneavoastră. Zile la rînd n-ați pus nimic în gură. Umbla bucătarul cu mîncarea pe șantier, îi spuneați că nu vă e foame, dar el nu renunța. Vă urmărea ca o umbră, insistînd să beți măcar un ceai. Nu puteați. Simțeați în gură gust de nămol. Vi-l mai amintiți pe bucătarul acela ? Era un băiat blond din Moldova. Îl cheamă Doru Costache. Lucrează acum la Combinatul de cauciuc din Borzești. Pe mulți nu-i mai știți, însă ei vă știu. Soldații se schimbau la cîteva luni pe șantier, dar dumneavoastră ați rămas de la început pînă la sfîrșit. *Curba lui Zavate,* una din lucrările cele mai grele de pe Transfăgărășan, trebuia să aibă denumirea celui care a început-o, care n-a părăsit-o aproape un an și care a dus-o pînă la sfîrșit.

Cînd drumul a fost gata, tovarășe maior, l-ați urcat și coborît pe jos. Nu v-ați bucurat, cum era de așteptat. O imensă tristețe v-a învăluit. Vi se părea totul pustiu. Ostașii părăsiseră tabăra, lucrarea fusese recepționată și calificată cu *excepțional.* Dar viața lipsea parcă, muntele se închisese iarăși în tăcerea lui de piatră. Numai vînturile toamnei se porniseră, sporindu-vă nostalgia. Nu mai auzeați gălăgia muncii, nici cîntecele care izbucneau din vreun piept în care se cuibărise dorul, nici bubuiturile exploziilor. Drumul era terminat, dar deocamdată pustiu. V-ați trezit murmurînd singur un cîntec, apoi l-ați lăsat să năvălească din ce în ce mai tare. Coborați dinspre podul Capra, cîntînd o doină din Moldova și vă părea rău că vă apropiați de tabără, că

ajungeți la barăcile prin care fluiera vîntul. Erau singure, reci, dezolante. Le-ați privit de la cîțiva pași repetînd denumirea fiecăreia, așa cum le-au născocit, distrîndu-se, soldații, cum le-au desmierdat în hazul lor : *Vila Claudia, Pavilionul de Marmură, Castelul Albastru.* După aceea, v-ați urcat în Gaz și ați apăsat cu toată puterea pe accelerator. Nu ați plecat însă spre casă. Ci către alte puncte de lucru, către alte viitoare nume care își așteptau împlinirea.

Alarmă! vin buştenii...

„Vremea a fost în general frumoasă cu cer variabil. Au căzut ploi izolate, mai ales în zonele de deal şi munte". (Din buletinul meteorologic pe 30 iunie 1974)

UN BULETIN de toate zilele. Pe oricare dintre noi, care ne aflam departe de *„zonele de deal şi munte"*, el nu ne putea deranja. *„Azi la ora 14,00 termometrele arătau în Bucureşti 25 de grade"*. Aproximativ aceeaşi temperatură se înregistra la Craiova, Timişoara, Iaşi, Constanţa. *„Cerul a fost senin în cea mai mare parte a ţării. Au căzut ploi izolate..."* Ce au însemnat aceste *„ploi izolate"* în calendarul unei zile de iunie ? Nimic deosebit. *„Pentru orice eventualitate,* scria Informaţia Bucureştiului cu o zi înainte, *mîine dacă plecaţi de acasă, luaţi-vă umbrela..."*. Unii ne-am luat-o, alţii nu.

Cine-şi mai aminteşte cum a fost vremea în acea zi de 30 iunie spre 1 iulie ? Sînt foarte puţini cei ce au memorat-o. În total, vreo optzeci de inşi. Ei au memorat-o în mod sigur, minut cu minut şi poate pentru toată viaţa.

— Din cîte spun localnicii, de vreo șaizeci de ani, n-au mai căzut așa ploi mari în partea locului. Ce-i drept, într-o zonă izolată, cuprinzînd doar masivul Bîlea — își începe relatarea sa, maiorul Vasile Toma. Mai e însă nevoie de o precizare. Pe 11—12 iunie a nins peste noi un strat de șaizeci de centimetri de zăpadă. După aceea a început viscolul. Prin virogi nămeții ajungeau la șase-șapte metri. Acum se topeau și veneau la vale.

Zi de duminică. Plouă încă din zori, cu stropi mari și reci. Ostașii se află în program de voie. S-a dus plimbarea de după-amiaza prin Cîrțișoara, la o bere sau la cinematograf. Își găsește fiecare cîte ceva de făcut. Unii stau la televizor sau citesc, alții scriu acasă sau joacă șah. O vreme și o plictiseală care te trag la somn.

Maiorul Toma continuă :

— Ploaia se îndesa tot mai mult. Am făcut un control pe la posturile sentinelelor, am verificat parcul de mașini. Totul era în ordine. M-am dus în cameră și m-am așezat la masă să scriu un raport. Rafalele de ploaie loveau în fereastră. Am ieșit în prag și m-am uitat spre vîrfurile munților. Nu se mai vedeau. I-am chemat la mine pe locotenentul Dumitru Dulipovici, plutonierul Traian Rus și plutonierul Vințe Dezideriu. Le-am spus să formeze fiecare cîte o echipă de intervenție căci s-ar putea s-avem necazuri cu Pîrîul Bîlea. Apoi mi s-a părut că ploaia se mai potolește. M-am întins, îmbrăcat cum eram, pe pat și am ațipit. Nu știu cît timp a trecut de cînd am pus capul pe pernă, pînă am auzit alarma.

Alarmă, alarmă
cerul se sfarmă
apele se-adună
în munți e furtună
coboară pîraie
stejarii se-ndoaie
trăsnete căzură
sus pe curmătură
fulgere brăzdează
norii în amiază

Tabăra a fost așezată aici, la Glăjărie, în martie 1970. E o luncă îngustată de două boturi de deal pe care o taie pîrîul Bîlea de cum coboară de pe crestele amețitoare. Pe la începutul secolului trecut, țăranii din partea locului au descoperit proprietățile miraculoase ale nisipului adus de ploi de pe versanții Făgărașilor și au încropit un atelier de „glăjărie". Timp de o sută de ani, sticla fabricată de ei s-a bucurat de mare căutare în toată Transilvania. Vizitatorii muzeului din Cîrțișoara, deschis în amintirea Badei Cîrțan, se opresc cu uimire în fața vitrinei care mai păstrează sticle și pahare iscusit meșteșugite aici, cu zeci de ani în urmă. Ele egalau, prin frumusețe și calitate, produsele ce se aduceau în vremea aceea din străinătate. Favorizați de apariția „glăjii" pe meleagurile lor, zugravii populari au întemeiat vestita școală de pictură pe sticlă de la Cîrțișoara. Sute de icoane, aflate în colecția muzeului sătesc, atestă măiestria la care ajunseseră pictorii anonimi de la poalele Făgărașului.

Îndeletnicirea aceasta a dispărut de mult. N-a mai rămas nici urmă din micile „fabrici" de sticlă de pe pîrîul Bîlea. Numai denumirea de „glăjărie" a trecut de la o generație la alta, pînă la noi ca o legen-

dă. Acum, a căpătat un alt rost, un alt înțeles, neașteptat. Glăjăria avea să fie locul ales pentru tabăra ostașilor care primiseră misiunea să dea prima lovitură de tîrnăcop, în stîncile munților. Transfăgărășanul începe de la Glăjărie.

Povestește soldatul Vasile Călin :

— Eram santinelă la sud de tabără, sub streașina muntelui. Stăteam în gheretă, la fereală de ploaie. Mai era vreun ceas și jumătate pînă să fiu schimbat. Deodată, aud un tunet puternic. Venea parcă din străfunduri și nu mai înceta. Parcă se golea cerul de apă. N-a trecut mult timp, cam de cînd începui să povestesc, și văd bolovani cît casa și trunchiuri de brazi venind ca o avalanșă. Veneau împinși de ape, de pe toate pîraiele și se izbeau ca berbecii în vîltori. Am sunat îndată alarma.

Alarmă, alarmă
cerul se sfarmă
la posturi soldați
înapoi nu dați
soldat, ofițer
fiți brațe de fier
să înălțăm îndată
zid înalt de piatră
șuvoaie să-l lovească
nici să nu-l clintească

Vasile Călin este fiu de țărani din Frundeni-Frunzănești, județul Ilfov. Înainte de armată lucrase ca strungar la uzina „Republica" din Capitală. El își mai aduce aminte :

— După aceea, m-am retras pe o ridicătură de teren, căci apa intra de-acum în

post. Cîteva clipe mai tîrziu, ghereta a fost luată de puhoi.

— Dumneata, Nicolae Chifor, unde te aflai şi ce făceai cînd a sunat alarma ?

— Citeam în bibliotecă romanul *Potopul*. O coincidenţă întîmplătoare. Am auzit bătăi repezi în şina metalică atîrnată de o creangă de arin — acesta era semnalul de alarmă — şi am sărit în picioare. Tocmai în acel moment intra şi tovarăşul maior Toma, cu plutonierul Rus. Ne-am grupat în mai puţin de două minute. Afară, chiar că începuse potopul. Rîul rupsese digul şi deviase prin curtea taberei care se şi umpluse de buşteni şi bolovani. Ne-am înfiorat de spaimă.

Alarmă, alarmă
cerul se sfarmă
vîntul să-l oprim
tabăra noastră,
de potop s-o ferim
de ape turbate
adînci tulburate
norii o-necară
în ceţuri de seară
auziţi furtuna
cum urlă într-una
ca lupii în haită
pădurea se vaită

Dacă aţi călători cu autobuzele 105 spre Drumul Taberei din Bucureşti, s-ar fi putut să vedeţi la volan un tînăr înalt, brunet, cu ochii negri şi sprîncene bogate. Era Nicolae Chifor. Îl veţi putea revedea după lăsarea la vatră. Îi place traseul, îi place la I.T.B. şi mi-a declarat că se va reîntoarce la vechiul loc de muncă.

— Toți știam ce trebuie făcut, spune el. Primul lucru, să salvăm cele șaizeci de autobasculante și autocamioane din care patrusprezece se aflau foarte aproape de pericolul inundației. Știam, zic, ce trebuie să facem, dar nici unul nu cutezam să ne aruncăm în torent. Apa trecea de un metru și jumătate.

Vrea să vorbească mai departe soldatul Viorel Ciocan, un tînăr vioi, cu vorbă grăbită, pînă la încorporare, mecanic la Uzina de reparații auto din Cîmpina.

— Îl auzim pe tovarășul maior întrebînd : *„Cine își va scoate cel dintîi mașina din primejdie ?“* În clipa aceea, îl vedem pe Chifor sărind în apă. Intră pînă la umeri. El își vede însă de drum, înaintează. Atunci, noi toți am primit curaj. Am sărit. Podul peste rîu fusese luat chiar sub ochii noștri. Ne-am prins de mîini și înaintam. Comandantul strigă : *„Atenție“* ! Abia am avut timp să mă feresc de un buștean. Tovarășul maior, cu un grup de soldați, se îndrepta spre magazia de materiale. Noi ajungem pe malul unde se aflau mașinile. Uzi pînă în creștet. Apa aproape trecea de roțile camioanelor.

Cu cîteva zile în urmă în pădurile de pe versanții masivului fuseseră tăiați și fasonați mii de copaci. Urma să fie scoși curînd și transportați. Acum, făcea apa treaba țapinarilor. Trunchiurile de brad se izbeau și încălecau, se puneau de-a curmezișul, se frîngeau ca surcelele. Erau în voia torenților.

— Am avut puțin noroc — crede Viorel Ciocan. Mașinile erau bine întreținute și cele mai multe motoare au pornit numai-

decît. În trei ore, urcaserăm sus pe drumul ce duce spre Bîlea-Cascadă, douăzeci și cinci dintre ele. Aveau toate farurile aprinse dar ploaia era așa de mare, că nu se vedea aproape deloc. La unele motoare însă ajunsese apa și nu le mai puteam porni. Am început să le remorcăm cu celelalte mașini, cu tractoarele. Ideea cu tractoarele a avut-o plutonierul Vințe și tot el a remorcat prima mașină imobilizată. Treaba mergea încet. Locul era îngust și nu puteam face manevrele necesare. Deodată cineva strigă : *„S-a rupt și al doilea dig. Apă în dormitoare"*. Ne-am împărțit. Vreo douăzeci și cinci am alergat într-acolo. Și încă un strigăt : *„Se duce arestul"*. În adevăr, baraca-arest era luată de rîu. Cineva răspunde : *„Să se ducă ! N-am lipsă de ea"*. Băieții făceau haz. În realitate, baraca respectivă — de fapt singura care fusese luată de viituri — nu o mai puteam salva. Era cea mai expusă. Și nivelul apei creștea.

Alarmă, alarmă
cerul se sfarmă
la posturi soldați
cît brazii de-nalți
piept lîngă piept
frunte lîngă frunte
în calea furtunii
se ridică un munte.

Soldatul Wolf Orendi, sas din Sighișoara, e foarte scump la vorbă. Nu l-a impresionat prea mult noaptea aceea. A trecut în mai 1970, cînd Sighișoara a fost inundată, prin încercări mult mai grele. Fami-

lia lui a scăpat atunci ca prin minune. Acum s-a speriat doar cînd a văzut un urs cît o namilă tîrît de ape, la un pas de el. S-a gîndit că o fi acelaşi urs care cu două zile în urmă a pătruns în tabăra lor şi le-a ucis un porc.

În rest, Wolf îşi aminteşte că a stat în apă pînă dimineaţa, împreună cu plutonierul Rus şi maiorul Toma şi alţi ostaşi, trecînd din mînă în mînă roţi de rezervă şi alte materiale din magazia centrală a Detaşamentului-Nord. Valori de cîteva milioane. N-a spus nimeni că-i este frig, că-i este greu, că nu mai poate.

Spre dimineaţă, cînd s-a făcut apelul plutonului care avea misiunea evacuării magaziei şi a atelierului de întreţinere auto, lipsea un soldat : Dorel Şerbănoiu.

— Atunci am intrat toţi în panică, mărturiseşte soldatul din Sighişoara. Am alergat la baraca atelier. Şerbănoiu era acolo. Nu-i vedeam decît capul din apă. Se lupta să salveze ultima baterie de acumulatori.

Cineva ne atrage atenţia :

— Dacă apa ajungea la gîtul lui Şerbănoiu, să nu se înţeleagă că era chiar foarte mare. Uitaţi-vă la el şi vă puteţi da seama că nu era mai adîncă de un cot.

Şerbănoiu nu se supără. E cel mai scund dintre toţi, dar zice că mai are timp să crească pînă la douăzeci şi cinci de ani. Nici gluma nu e răutăcioasă. Toată subunitatea îl apreciază pentru disciplina, hărnicia şi isteţimea lui. Maiorul Toma spune că ar trebui să trimită o scrisoare de laudă la Fabrica de postav din Azuga unde a lucrat Şerbănoiu şi la Consiliul popular din Talea, judeţul Prahova, comuna sa natală.

— Nu mi-e ușor, însă, constată comandantul. S-ar cuveni să scriu nu o scrisoare ci o sută, pentru fiecare ostaș care două zile și două nopți, fără răgaz, a luptat cu apele, ca ele să nu facă nici o pagubă în avuția noastră.

Și totuși mai lipsea un ostaș la apelul de dimineață : soldatul Călin. Să-l lăsăm pe el să povestească.

— După ce am dat seara alarma, m-am ferit de inundație sus, pe un dîmb. La ora 21 trebuia să fiu schimbat. Dar cine se mai putea gîndi atunci la mine ? De fapt nici nu exista posibilitatea de a se ajunge la postul meu. Podul peste rîu a fost luat. Apa depășea doi metri adîncime. Am stat toată noaptea în ploaie. Schimbul mi-a venit a doua zi la prînz. N-am mers însă la culcare. Nimeni nu-și îngăduia să se odihnească.

După salvarea parcului de mașini, începuse reamenajarea digului de protecție a taberei, apoi refacerea podurilor, scoaterea apei din barăci, verificarea și întreținerea mașinilor, inventarierea. Misiunea noastră continua.

Sapă numai, sapă, sapă...

„Sapă numai, sapă, sapă,
pînă dai de stele-n apă"
Blaga

PUTEREA OSTAȘILOR genişti în construcția drumului a stat în perforatoare, exploziv și buldozere. Dacă ar fi să literaturizăm, ar trebui spus că puterea constructorilor a stat în ei înșiși, în entuziasmul și bărbăția lor. Dar tăierea Transfăgărășanului în steiurile munților n-a fost o poezie. S-a muncit greu, viața n-a fost ușoară. Este tot atît de adevărat însă că, fără curaj și elan, nici măcar o piatră n-ar fi putut fi urnită aici în munții neospitalieri. Dar cutezanța lor s-a dovedit tocmai în mînuirea, în stăpînirea acestor utilaje. Epopeea Transfăgărășanului este plină de asemenea fapte. Pentru ca un buldozer sau un motocompresor să fie urcat în locurile greu accesibile se elabora o adevărată strategie, se consumau eforturile a zeci de oameni, timp de mai multe zile și nopți. Fiecare mecanic de utilaj, fiecare șofer de pe autobasculante și autocamioane era, aici, un adevărat cascador.

La raportul de dimineață, secretarul comitetului U.T.C. al Detașamentului-Sud, locotenentul major Gheorghe Stanciu, raporta comandantului său hotărîrea ostașilor de a cuceri cota 2 030 pînă în zorii zilei de 23 August.

Era la sfîrșitul lui iulie 1971. Graficul prevedea atingerea cotei respective tocmai la finele anului, pentru că, într-adevăr, deschiderea drumului pe acest tronson se anunța a fi cea mai dificilă de pînă acum. Ce soluție găsiseră ei pentru a depăși *Piscul Dracului,* cum porecliseră mamelonul dintre Căldarea Mioarelor și Căldarea Berbecilor, în numai o lună de zile ?

Exista o singură soluție : *atacarea drumului din ambele sensuri.* Dar, pentru aceasta, ar fi trebuit ca, printr-o minune oarecare, un buldozer să ajungă la gura tunelului, la cota 2 050 și să înceapă excavarea în sens invers. Altă cale nu se întrevedea.

— Cine va conduce buldozerul ? — a întrebat căpitanul Petre Cucueţeanu.

— Soldatul fruntaș Marin Machidon, la ordinul dumneavoastră.

— Tînărul care ieșise în fața frontului — își amintește comandantul — îmi era cunoscut ca un buldozerist de clasă. De-abia împlinise douăzeci de ani. Era de loc din Cernișoara-Horezu. Ce-i drept, toți îl apreciau ca fiind printre cei mai curajoși și mai pricepuți tineri ai detașamentului. Îmi inspira toată încrederea. Am aprobat inițiativa ostașilor.

Încercarea a fost hotărîtă pentru dimineața zilei următoare. Îl rog pe Gheorghe Stanciu să-mi relateze, ca martor ocular, peripețiile prin care s-a ajuns cu acel buldozer la gura tunelului.

— După ce utilajul a fost verificat cu atenție și pus la punct, s-a ordonat pornirea motorului. Fruntașul Machidon, însoțit de comandantul detașamentului, a atacat muntele pieziș. Panta avea cam șaizeci de grade, terenul era alunecos, șenilele nu aderau la sol. Întreg detașamentul privea temerara încercare cu inimile bătînd puternic. Motorul era ambalat la maxim. Urca și aluneca, iarăși urca și iarăși aluneca. Ceasurile treceau fără spor. Pe fața soldatului curgea sudoarea șiroaie. După cîteva ore de trudă se afla la vreo cincizeci de metri. Apoi, namila cu șenilele înfrînate reveni istovită de unde pornise.

Marin Machidon este un tînăr bine împlinit, vînjos, cu trăsături fine, plăcute. Are o fire prietenoasă. În detașament, ostașii îi căutau prietenia pentru generozitatea, sinceritatea și altruismul lui. Gata întotdeauna să sară în ajutorul altora, Marin Machidon era model de disciplină și inițiativă. După trecerea în rezervă a rămas buldozerist. Lucrează pe un șantier al I.C.F. Rîmnicu Vîlcea. *„Este unul dintre cei mai buni meseriași pe care îi am"*, spune Gh. Zăvoianu, directorul întreprinderii.

— A doua zi — continuă Gheorghe Stanciu — am luat totul de la început. Am primit ordin să-l însoțesc eu de data aceasta. Primii cîțiva metri i-a urcat ușor, dar apoi au început să iasă scîntei din stînca frecată de șenile. Motorul se îneca. *Piscul dracului* nu se lasă ușor înfrînt. Încă cîteva zeci de metri. Șenilele nu mai prind. Se învîrtesc în loc, muntele parcă geme. Buldozerul alunecă înapoi. Ostașul încearcă să-l rețină. Strînge cu ultimele puteri levierele.

Trebuie păstrată cu orice preț poziția mașinii, altfel se răstoarnă. Încordarea fizică și nervoasă e la limită. Soldatul nu cedează. Mai încearcă o dată, dar pierde și mai mult teren. Am ajuns din nou la baza pantei. Truda fusese încă o dată zadarnică. Întreg detașamentul trăia clipe dramatice. Să nu existe oare nici o cale spre culmea piscului ?

Ofițerii și ostașii au ținut o scurtă consfătuire. S-au propus mai multe soluții.

— Am adoptat-o pe aceea care sugera atacarea piscului pe versantul opus — reia interlocutorul. Urma ca la jumătatea drumului să executăm trei pușcări pentru crearea unei mici platforme care să-i permită buldozerului să facă o manevră de rotire. Am fost de părere să meargă mai departe alt buldozerist, pentru că Machidon era prea obosit, dar el nici n-a vrut să audă. „*Merg pînă la capăt, cu orice preț*", a spus el. Urcușul pînă la platformă n-a fost mai puțin dificil decît celelalte încercări. Dar am ajuns. Buldozerul a făcut o jumătate de întoarcere spre stînga și lama lui a început să taie în piatră. Își croia de acum singur drumul. Seara, pe la șapte, după opt ore de eforturi neîntrerupte, eram aproape de vîrf. Mai aveam douăzeci și cinci de metri pînă la țintă. Numai douăzeci și cinci de metri, dar și cei mai grei.

Buldozerele „S-1 300", fabricate la Brașov, fuseseră reglate pentru a urca pînă la o mie de metri altitudine. Or, Machidon se afla cu utilajul său la aproape două mii de metri. Cînd au sosit mecanicii de la uzina de tractoare, în vederea schimbării re-

glajului pentru altitudini superioare, au rămas uimiți. Nu le venea să creadă că buldozerele lor sînt capabile de asemenea performanțe.

— Vă rog să continuați, tovarășe locotenent major. Cum au fost parcurși restul de douăzeci și cinci de metri ?

— Programul de muncă se terminase, ceilalți ostași coborîseră în tabără pentru servirea mesei. Cu privirea erau însă spre vîrful piscului. În alte condiții, ne-am fi oprit acolo unde ajunseserăm, dar de data aceasta nu se putea. Era posibil să plouă peste noapte și, atunci, pămîntul s-ar fi înmuiat, iar buldozerul putea aluneca cu malul. Am hotărît să-l ducem pînă în vîrf. Înaintam încet, cu maximă prudență. Machidon făcea echilibristică pe marginea abisului ce se deschidea la picioarele noastre.

Pentru începerea lucrărilor de deschidere a drumului pe acest tronson nu era suficient numai buldozerul. Trebuiau transportate acolo sus, la gura tunelului, mari cantități de motorină, azotat de amoniu, exploziv, perforatoare și alte materiale. Și, fiindcă nici o mașină nu putea ajunge încă acolo, numai oamenii puteau căra toată această încărcătură, cu spatele. Alexandru Danilovici, locțiitorul comandantului unității, îmi povestește că peste două sute de ostași au cărat în saci și canistre toate aceste materiale, efort fără de care angajamentul n-ar fi putut fi respectat. Distanța ce trebuia parcursă era de vreo doi kilometri și cu o asemenea diferență de nivel încît urcușul devenea un adevărat act de curaj. Dar, și în această împrejurare, ostașii au făcut dovada bărbăției și conștiinței lor patriotice. Să-l lăsăm însă pe fostul secretar al comitetului U.T.C. al Detașamentului-Sud să-și termine relatarea.

— De acum se înserase : Buldozerul parcursese într-o oră alți cincisprezece metri. Lumina farurilor se împrăștia peste hăuri. Aproape de ora nouă eram în vîrf. Machidon avea lacrimi de bucurie în ochi. Și-a scos maioul, l-a înmuiat în motorină și i-a dat foc. Torța de pe vîrful muntelui dădea de veste ostașilor și comandanților, aflați jos în tabără, că am ajuns. După trei zile de eforturi dramatice, *Piscul dracului* fusese cucerit. Aproape de nori se aprinsese o torță, dar ea ardea în privirile și pieptu-rile noastre, ale întregului detașament.

În seara zilei de 22 august 1971, în ajunul sărbătorii Eliberării, în sectorul sud al Transfăgărășanului s-au auzit 21 de explozii, 21 de salve „trase" de ostașii constructori. Ei marcau astfel îndeplinirea unui angajament. Drumul ajunsese la tunel cu patru luni mai devreme.

Cei trei din sud

CU UN AN ÎNAINTE, stătusem de vorbă aici pe şantier cu soldatul Ion C. Răboacă, cel care împreună cu Marin Machidon ajunseseră primii cu buldozerele lor la tunel. Tot atunci, îi cunoscusem şi pe colegii lui, Ilinca Nicolae şi Costel Găujan. Erau toţi trei mereu nedespărţiţi, de aceea li se şi spunea *„cei trei din sud"*. Trei flăcăi unul şi unul. Au făcut împreună şcoala profesională de mecanici-utilaje pentru construcţii forestiere din Rîmnicu Vîlcea, au muncit după terminarea şcolii în aceeaşi echipă, iar în armată tot împreună au nimerit. Îl întreb pe comandantul lor, dacă ştie unde se află acum *„cei trei din sud"*.

— De Răboacă am auzit că lucrează la ICF Rîmnicu Vîlcea, de ceilalţi doi nu ştiu nimic.

N-a fost greu să-l găsesc pe Răboacă. S-a întors unde lucrase şi înainte de armată, la baza de reparaţii a grupului de şantiere pentru construcţii forestiere.

— Parcă ai mai crescut de cînd ne-am văzut pe şantier, observ eu.

— Da, am mai crescut vreo trei centimetri. Șase centimetri am crescut de la încorporare pînă acum.

Mă surprinde cît s-a lungit acest băiat care trecuse de mult de vîrsta creșterii obișnuite. E însă tot subțire și cu chip de adolescent.

— Te-ai însurat ?

— Cum să mă însor la douăzeci și doi de ani ?

— Bine faci că mai aștepți. Pe Transfăgărășan ai mai fost ?

— N-am avut cînd. E foarte mult de lucru aici. Reparăm utilajele care au lucrat la drum.

— Deci, într-un fel, tot mai ești încă legat de șantier.

— Mai sînt, cum să nu. Chiar zilele trecute, am reparat buldozerul cu care tocmai eu deschisesem drumul de la Belvedere la tunel. Cînd l-am văzut, mi-au dat lacrimile de emoție. Prin cîte peripeții n-am trecut împreună. Acum, uitați-l acolo, l-am făcut ca pe o bijuterie.

— Ce te-a speriat mai mult în munți, pe șantier ?

— Pe mine ? Viperele cu corn. Naiba să le ia. Săreau la om în față. Știam o frică de ele că și în pauze stăteam în cabina mașinii.

— Ai văzut vreuna ?

— Eu nu, dar au văzut alții.

— A fost mușcat cineva ?

— Nu, n-a fost mușcat nimeni.

— Atunci, dacă n-ai văzut nici una și nu e sigur dacă le-a văzut cineva, de ce îți era frică ?

— Pentru că, totuși, existau, de vreme ce ne-a vaccinat împotriva lor.

— Foarte curios. Atunci cînd ai alunecat cincizeci de metri cu buldozerul, împreună cu Machidon, pe o pantă aproape ca peretele casei, nu ți-a fost

frică pentru că, dacă îți era, ai fi sărit. Ai stat cu mîinile pe manete ca să-i păstrezi poziția, să nu se prăbușească...

— N-am sărit, e drept, dar frică tot mi-a fost.

— Cînd ai nimerit în zona capselor ce au explodat cu întîrziere, ți-ai pus găleata în cap și te-ai pitit sub o stîncă și nu ți-a fost frică. În schimb, te-a înspăimîntat închipuirea viperelor.

— Ba mi-a fost și atunci frică, dar știam că dacă fug e mai periculos.

— Oricum, cu viperele e o poveste. Cred că nu-ți era și noaptea în pat frică de ele ?

— Nu, noaptea îmi era frică de șobolani. Se adunaseră o groază în jurul taberei. Pînă le-a venit cineva de hac. Le-a dat un *„tratament"* contra poftei de mîncare. Să nu-ți vină să crezi. Pur și simplu, șobolanilor le pierise pofta de mîncare și mureau de inaniție în vizuinile lor. Au dispărut complet. Dar viperele erau al dracului de periculoase...

— Ai vrea să-mi mai povestești odată cum ți-ai petrecut noaptea de Revelion 1971 ?

— Păi, v-am mai spus, că a venit pe la prînz un colonel la noi în tabără și ne-a spus că militarii care lucrează pe șantierul cabanei Piscul Capra sînt înzăpeziți și fără putința de a se salva singuri. Era nevoie de un buldozer. Am zis că merg eu. Am luat și o remorcă în care am pus alimente. Aveam de mers vreo șapte kilometri în josul Văii Caprei. Zăpada era așa de mare că n-am ajuns decît în anul următor, la șantierul cabanei. Adică în dimineața zilei de 1 ianuarie 1972. Lăsam remorca și înaintam numai cu buldozerul apoi mă întorceam și o luam și pe ea, și tot așa. Altfel nu se putea. Cînd am ajuns și m-au văzut militarii, bucuria lor. Peste cîteva ore am plecat înapoi, luîndu-i și pe ei de-acolo ca să-i aduc în tabăra noastră. Am pornit. Pe la ju-

mătatea drumului alt necaz. Ne-a prins o avalanșă de zăpadă și ne-am înzăpezit. Nu mai puteam să ne ajutăm singuri. A venit spre seară Machidon cu buldozerul său și ne-a scos.

— Dar spune-mi, te rog, unde se află acum prietenii tăi Ilinca și Găujan ?

— Uitați-i colo după autogrederul acela. Îi demontează motorul...

„Ca o rază de soare, răsăreau din ape...“

— JOS PE MALUL LACULUI Vidraru, soțul meu conducea lucrările de construcție a unei vile, îmi povestește soția maiorului Vînă. Eram cu el la etaj și cu fetița. Cristinel, băiețașul nostru, a rămas pe cîmp, jucîndu-se cu un copil mai mic. Avea aproape opt ani. Cînd am coborît noi, ei nu mai erau acolo. Ne-am alarmat. Am zis că sînt prin apropiere și se întorc singuri. În jur, era pădurea cu veverițe, cu ciuperci, cu flori. Pe care copil nu-l atrage jocul prin pădure, prin copaci. Totuși, eu cel puțin nu stăteam prea liniștită. De la un timp am văzut că nu mai apar și l-am strigat pe Cristinel. Nu mi-a răspuns. Am mai strigat de cîteva ori. Tot n-am primit nici un răspuns. „*Unde s-or fi dus*“, îl întreb pe soțul meu. „*Pe aici, pe undeva* — zice el, *nu pot fi prea departe. Cristian e băiat descurcăreț*“. Asta însă nu m-a liniștit. L-a strigat și el dar degeaba. Am intrat în pădure strigîndu-i. Începuse să-mi bată de-a-

cum inima, altfel. Am pătruns tot mai mult în pădure. M-am trezit alergînd, unde mă duceau picioarele. Mă împiedicam de crengi, cădeam, mă sculam, fugeam din nou şi-i strigam pe copii din toate puterile. Şi cum alergam aşa aiurea, mă plesneşte un gînd urît. Dacă au căzut în lac şi s-au înecat ? Această bănuială devenea tot mai ascuţită, tot mai concretă, îmi strîngea fruntea în cercuri de apă, care păreau de oţel. *„S-au înecat, s-au înecat"*, am început să ţip în neştire. *„Vezi-ţi de treabă*, încearcă soţul meu să mă liniştească. *Ştii bine doar că băiatul înoată cum trebuie"*. Parcă m-a potolit puţin, în adevăr Cristinel înota de la cinci ani şi nu-i deloc fricos. Dar m-am repezit totuşi înapoi spre cabană, spre marginea lacului, nutream vag speranţa că s-au întors şi se află acum acolo unde i-am lăsat în spatele clădirii, jucîndu-se. Am alergat într-un suflet, dar copiii nu veniseră, ostaşii ne-au văzut speriaţi, şi au lăsat toţi lucrul, s-au răspîndit în toate direcţiile, strigîndu-i pe copii. Mi-am aruncat privirea pe oglinda lacului, apa era lină, nici o adiere de vînt n-o tulbura. Acum nu mai ştiam ce să fac, îmi mutasem speranţa în ostaşii care împînziseră pădurea. Ei se întorceau însă pe rînd abătuţi, fără nici un rezultat. Scotociseră peste tot, copiii nu erau nicăieri. Vremea se schimbase între timp, pe cer se adunaseră nori de ploaie, pe mine nu mă mai ţineau picioarele, mi se muiaseră genunchii. M-am aşezat pe un trunchi de copac cu ochii ţintă în zarea lacului, nu mai vedeam nimic

altceva, acum eram cu totul încredințată că băiatul meu și celălalt copil se înecaseră și așteptam parcă să-i văd răsărind din apă, așa cum răsare soarele din nori. Mă așezasem pe copacul acela nu pentru o clipă, ci parcă pentru o viață, pentru veșnicie, o împăcare ciudată m-a moleșit sau m-a împietrit acolo cu ochii ficși, împlîntați în luciul apei cu siguranța nebună că, odată și odată, copiii vor răsări din apă ca soarele din nori...

Sîntem împreună — reporterul, inginerul Vînă și soția sa — pe Transfăgărășan, la cabana Bîlea. Bem ceai fierbinte la căldură. Șantierul îi este familiar soției maiorului, a venit de multe ori aici, cunoaște toată istoria și toate întîmplările petrecute, îi cunoaște pe colegii soțului ei.

— Greul Transfăgărășanului l-am dus, să știți, și noi, soțiile ofițerilor și subofițerilor. Nu-i ușor să te descurci singură ani de zile cu creșterea copiilor, să trăiești tot timpul cu emoții, cu teamă să nu se fi întîmplat ceva pe șantier. Eu de cînd l-am cunoscut pe al meu, am trăit numai în emoții. Cînd au început inundațiile din mai 1970, bărbatul meu plecase cu unitatea lor să salveze oamenii și nu mai știam nimic de el zile și nopți în șir. Nu dormeam noaptea, aveam coșmaruri, mă speriam. Vedeam numai ape mari, ape tulburi. De sus, de pe Dealul Bisericii unde ne-am retras în corturi, nu se mai vedea din apă decît acoperișul gării. Trenurile erau sub apă. Soțul meu era cu unitatea lui de geniști tot timpul pe plute, pe ambarcațiuni, scoțînd oamenii de sub dărîmături și din apă, sal-

vîndu-le lucrurile luate de Someș. Cînd Someșul s-a retras, am plecat pe Mureș căci și Mureșul ieșise. În care dintre casele noastre se putea dormi în acea primăvară de groază ? În nici una. Dar parcă numai atunci ? În armată, asemenea misiuni au loc tot timpul. Nu-i ușor să fii soție de ofițer. Mai ales cînd dai și peste un încăpățînat de oltean cum e soțul meu.

Sînt mîndri unul de altul, soții Vînă, se tachinează, se admiră, sînt tandri. El îmi spunea altădată că dacă are copii atît de buni, printre cei mai buni în clasele în care învață, e pentru că soția pune tot sufletul în creșterea și educarea lor. O prețuiește mult, îi este — spune el — mereu îndatorat pentru darul ei de soție și mamă.

Emoțiile pe care mi le dă însă acest șantier — continuă ea — nu se pot compara cu cele de pînă acum. De aici, nici măcar nu poate să-mi telefoneze, vine rar acasă, aici mereu sînt viscole și avalanșe, ploi torențiale, și tot timpul sînt cu frica în sîn. O dată a căzut, și uitați-vă la el, și-a spart arcada. A fost o simplă căzătură dar a stat cu copci vreo două săptămîni.

Constantin Vînă rîde. Îmi spune că de fapt n-a căzut, că doar nu-i copil să se împiedice și să cadă ca să-și spargă capul. S-au răsturnat cu Gazul. Erau cinci inși, șoferul gonea cu o sută pe oră și la ieșirea din Curtea de Argeș, la o curbă, a intrat sub drum și s-a dat de vreo trei ori peste cap. Din fericire, nu s-a rănit nimeni prea grav. Soția face ochii mari, apoi își schimbă culoarea, devine palidă. Acum află de acel accident. După mai bine de un an. *„Cum ai putut, Costele, să-mi ascunzi lucrul acesta* ?“ îl întreabă ea emoționată. *„Ești un nesuferit, un oltean*

obraznic, care îmi ascunzi toate cele". Acum tînărul ofițer își permite să se amuze. El știe că e mai bine ca soția să nu afle de toate fleacurile care i se întîmplă lui pe șantier. Cu firea ei sensibilă, chiar nu și-ar mai găsi astîmpărul și liniștea. De la răsturnarea aceea cu mașina a trecut timp, cicatricea abia se mai cunoaște. E rîndul lui să povestească un mic „*incident*" din familie.

— Într-o sîmbătă seara cînd mă întorceam acasă o văd pe soțioara mea întoarsă pe dos. Nici chef de vorbă nu avea. Mi-a pus mîncarea pe masă, mi-a pregătit baia, apoi s-a culcat cu fața la perete. Măi, zic, ce-o fi ? Nu pot scoate nici o vorbă de la ea. Îmi răspunde într-una : „*Știi tu, ce-i*". Eu nu știam nimic. M-am prefăcut indiferent. Atunci n-a mai răbdat și m-a luat la rost : „*Copilul* — zice — *e bolnav, cu temperatură și tu pozezi la televizor. Spui că, după ce terminați Transfăgărășanul, ești gata să mergi pe alt șantier. Crezi că eu nu m-am săturat de șantier, nu m-am săturat de plecările tale, de griji și de toate necazurile ? Alt șantier, alt Transfăgărășan îți trebuie ție, oltene ? Nu vezi că eu sînt tot singură, că aproape copiii nu te mai recunosc ? Uite, ești plin tot de noroi, ai buzele crăpate de vînt, o să faci și reumatism. Cum poți să spui acolo, la televizor, că ești gata să pleci pe alt șantier ? La mine, la copii, nu te gîndești ?*"

Ce se întîmplase de fapt. Cu o zi înainte, fusese prezentată la televizor o emisiune de pe șantierul nostru. Mi se luase și mie un interviu. Am spus, într-adevăr, că viața mea este șantierul. Sînt doar inginer

constructor. Soţia a văzut emisiunea şi s-a făcut foc. Am lăsat-o să-şi descarce supărarea, apoi i-am spus : *„Dragă, va fi cu totul altceva, de-acum încolo“. „Ce altceva ?“ „Nu va mai fi munte, ci mare“. „Ce vrei să spui ?“ „Păi, asta vreau să-ţi spun că nu mai merg pe şantiere în munţi ci pe unul la mare. La Canal...“*

O amuză şi pe ea întîmplarea cu emisiunea de la televizor. *„Spuneţi şi dumneavoastră dacă n-aveam dreptate. Copilul bolnav, şi olteanul îşi dă cu părerea la televizor. Zic, stai că vii tu acasă...“* E plăcută, spirituală, devotată, afectuoasă, înţelegătoare. Cînd o priveşte, maiorului i se aprind două luminiţe în pupilele negre. O rog să-şi termine istorisirea cu dispariţia lui Cristian, pe şantierul cabanei de pe malul lacului Vidraru.

— Nu ştiu cît timp a trecut de cînd îmi lipisem privirea de oglinda lacului, nu ştiu ce era în jurul meu, nu mai vedeam pe nimeni, simţeam însă cum toţi se agită, toţi aleargă în toate părţile. Eu stăteam pe trunchiul acela de brad, prăbuşită în disperarea mea, şi aşteptam să apară copiii, de acolo de unde nimeni nu se aştepta să apară, decît eu singură. Şi, deodată, apa se luminează chiar în mijlocul lacului, parcă o rază de soare se strecura printre nori şi bătea chiar în punctul acela, şi am văzut cum răsar şi se înalţă din ape ca doi lujeri, copiii noştri, cu ciufurile aurii şi vin pe lac spre ţărm, alunecînd ca în vis. Vroiam să mă desprind de pe trunchiul acela dar îmi era teamă să nu tulbur liniştea care se lăsase în jur şi să dispară imaginea aceea, să nu tulbur alunecarea aceea pe

ape, raza de soare care venea spre mal, care se apropia, creştea, se limpezea, nimeni nu se mişca, simţeam că pe mal e lume multă şi toţi privesc ca şi mine spre larg tăcuţi, înlemniţi, ireali. Numai soţul meu stătea în apă pînă la piept şi aştepta liniştit, tăcut, sobru şi bun. Acum, copiii ne făceau semne cu mîna, erau aproape de tot dar eu nu mai ştiu nimic, căci leşinasem.

Ce să mai ştii ? — i se adresează soţul. *Veneau călări pe un trunchi de copac pe care îl împinseseră de pe mal în apă şi cu care cutreieraseră lacul. Cristinel avea o scîndură în mînă pe care o folosea în loc de ramă. Cînd s-au apropiat de ţărm a ridicat-o în sus în semn de salut.* Apoi, a sărit de pe „punte", a dus mîna la *chipiu* şi a raportat : *„Tovarăşe căpitan: Toţi piraţii-broscoi pe care i-am întîlnit pe mare au fost trecuţi prin tăişul spadei şi trimişi la fund. Raportează căpitanul de cursă lungă, bătrîn lup de mare, Cristian Vînă..."*

„Povesteşte, Păunescule, cum aţi construit voi zidul chinezesc"

COBORÎM DE-A LUNGUL unui zid de sprijin care parcă nu se mai termină. O echipă de ostaşi lucrează la finisarea lui. Maiorul Dodu, mi-l prezintă pe comandantul lor, plutonierul Vasile Păunescu. E un tînăr înalt şi vînjos.

— Povesteşte, Păunescule — i se adresează maiorul — cum, şi în ce condiţii aţi construit voi cei treizeci de ostaşi, acest *„zid chinezesc"* ?

Dar plutonierul nu e prea vorbăreţ din fire. Ne arată zidul, cu mîna întinsă.

— Acesta-i zidul, aşa cum se vede. N-a fost cine ştie ce, termină el, în cîteva cuvinte, tot ce avea de spus.

— Cum măi, Păunescu, n-a fost cine ştie ce ? Ai uitat în cît timp l-aţi făcut ?

— Într-o lună de zile, tovarăşe maior.

— Aşa. Treizeci de oameni ridică într-o lună un zid de piatră lung de o sută de metri, înalt de 2,5 metri, lat de 1,70 metri şi cu o fundaţie de 1,70 metri şi tu spui că n-a fost *„cine ştie ce"*. Dar, ia spune Păunescule ce temperatură era afară ?

— Cam minus douăzeci şi patru de grade !

— Exact. Şi ce aţi făcut voi ca să puteţi lucra ?

— Am ridicat un schelet de lemn pe o distanță de vreo cincizeci de metri pe care l-am acoperit cu rogojini. Adică am *„închis"* frontul de lucru. Înăuntru am montat patru sobe. Ardea focul tot timpul. Cînd veneau mașinile cu materiale dădeam rogojinile la o parte și le basculam la îndemîna noastră. După ce gătam tronsonul respectiv, ne mutam rogojinile. Și tot așa.

— Cum *„tot așa"*, măi Păunescule. Oltean ești tu sau ce ești ? O spui de s-ar crede că acolo sub rogojinile acelea voi dansați, nu munceați ? Unde-ai mai văzut tu că se muncește pe șantiere în condițiile în care ați lucrat voi aici în vîrf de munte ? Ai uitat că vă înghețau mîinile pe piatră, că de multe ori viscolul vă smulgea rogojinile și trebuia să vă luptați cu vîntul ca să le întindeți imediat la loc, altfel îngheța mortarul ? În ce ritm ați lucrat ?

— Într-una...

— Cum adică, într-una ? Spune mai bine așa : *într-un ritm drăcesc*, de dimineața pînă seara, cu pauze scurte pentru servirea mesei, chiar aici sub rogojini.

Teodor Dodu se întoarce spre mine. Crede că trebuia să-mi explice de ce era necesar acest ritm.

— Știți ce-i acela un ebulment ? Nu știți. Vă spun eu. O avalanșă de noroi, pămînt, apă, piatră, toate amestecate, care alunecă de pe versanții munților și acoperă totul. Un asemenea ebulment a căzut și în porțiunea aceasta. O cantitate de vreo treisute de mii de metri cubi de noroi. Se cerea să-l oprim într-un fel, să protejăm drumul împotriva acestor alunecări. Zidul era soluția cea mai recomandată. El trebuia făcut însă repede, ca să nu se producă între timp un dezgheț care ar fi declanșat noi alunecări.

Apoi, din nou, către Păunescu.

— Spune Păunescule, cum a muncit caporalul Ionel Crișan din Ilia, soldații Spiru Podariu din Vlad Țepeș, Ion Moraru din Rîmnicu Sărat, Mihalache Adescenco din Bărăgan-Brăila, Gheorghe Enciu din Tămădău-Ilfov, Liviu Malinovschi, Veran Zoltan, Marin Andrei, Ștefan Constantin din Florești-Ilfov, și toți ceilalți pe care tu îi știi mai bine ?

— Am muncit cu tregere de inimă...

Maiorul își trage chipiul pe o sprînceană și zîmbește.

Avalanşa

NIMIC NU ESTE mai primejdios în munţi ca avalanşele. Nici prăpăstiile, nici gerul, nici viscolul, nici fiarele sălbatice, nici ruperile de nori, nici torenţii. Avalanşele sînt împrevizibile, se declanşează ca trăsnetul, se revarsă ca lava vulcanilor, înspăimîntător şi pustiitor. În calea avalanşelor nu există adăpost. Smulg stînci şi arbori din rădăcini, blochează izvoare, schimbă cursul rîurilor, acoperă case, fac trenurile să deraieze, doboară stîlpi electrici, scot animalele din culcuşuri şi le tîrăsc spre hăuri.

Pornesc mai ales primăvara, cînd începe dezgheţul. Mai întîi poate fi un bulgăr neînsemnat care se rostogoleşte şi se încarcă devenind, după numai cîteva zeci de metri, cît casa ; se izbeşte de colţuri de stîncă, se fărîmă ca o bombă în mii de bulgări, care la rîndul lor se rostogolesc şi devin şi ei cît casa ; muntele însuşi se cutremură şi se scutură de povara albă ; suflul lor face bolovanii să plutească în aer, văile vuiesc de tunete. În timpul construcţiei Transfăgărăşanului, ele au distrus maşini şi utilaje,

au distrus lucrări terminate, au făcut victime printre oameni.

În după-amiaza zilei de 15 martie 1973, o avalanșă a blocat gura tunelului de sub piscul Capra. În tunel se aflau treizeci de mineri, întregul schimb, care s-au trezit izolați de lume, închiși într-o capcană, disperați, fără hrană, fără lumină, cu aer puțin. S-a dat alarma la Piscul Negru. Trebuia formată la repezeală o echipă de salvare din oameni curajoși, călițI, temeinic pregătiți. Primul voluntar s-a oferit plutonierul Gheorghe Robu, apoi alți ostași, pînă la completarea formației. Viscolea așa cum viscolește aici în Făgăraș din toamnă pînă la începutul verii.

Vîntul spulbera zăpada, gerul o înghețа pe obrajii și fruntea ostașilor. Ștergătoarele parbrizului nu mai biruiau depunerile, încetau să mai funcționeze. Șoferul autocamionului, cu care pornise echipa spre gura tunelului, coboară din sută în sută de metri și șterge geamul, apoi urcă din nou și apasă puternic pe ambreiaj. Dar roțile se învîrtesc mai mult în gol, lanțurile nu prea folosesc, buza prăpastiei se află la un pas. Orice scăpare spre stînga drumului e fatală.

Cei 18 kilometri dintre tabără și gura tunelului au fost parcurși abia în trei ceasuri. Ostașii pun îndată mîna pe tîrnăcoape, sape, lopeți, încep deblocarea tunelului. Cei dinăuntru îi aud, prind curaj, se strigă unii pe alții, vocea lor străbate greu prin stratul gros de zăpadă și pietriș, dar prizonierii muntelui înțeleg că trebuie să-și păstreze calmul, să reziste. În cel mult două ore, platoșa înghețată va fi străpunsă de o gură prin care va intra aerul și salvarea. Echipa plutonierului Gheorghe Robu lucrează din răsputeri, ordonat, ritmic, în forță, fără odihnă, respirație deasă, puls grăbit, țurțuri de

gheață la reverele mantalelor formați din aburul gurii, sprîncene acoperite de promoroacă, lobii urechilor albi de ger, ritm, forță, ritm, forță.

O avalanșă poate stîrni alte avalanșe. Dacă ea s-a desprins de la jumătatea muntelui, cealaltă jumătate rămîne ruptă, fără sprijin, fără bază și mai devreme sau mai tîrziu pornește și ea pe același culoar cu o viteză mai mare ; drumul e fără obstacole, alunecos. Muntele iarăși geme, caprele negre zvîcnesc dintre stînci, jos în zonele pădurilor, lupii presimt pornirea pîraielor de primăvară, aducătoare de hoituri.

Așa s-a întîmplat și în seara aceea. Echipa de salvare lucra de cîteva ceasuri, era pe aproape de sfîrșit, cînd peste ostași s-a abătut cea de a doua avalanșă. Au auzit-o din vreme, au vrut să se ascundă, dar nu aveau unde, au încercat să fugă, dar fuga nu-i ducea nicăieri ; altă soluție nu exista decît să se culce la pămînt. Au făcut întocmai, dar în aceeași clipă au fost ridicați ca de suflul unei explozii și azvîrliți înainte. Avalanșa nu-i ajunsese, numai aerul împins de ea îi ducea pe sus ca pe niște bolizi.

— S-a întîmplat totul atît de pe neașteptate și de fulgerător, încît nu mi-am dat seama ce se întîmplă — povestește soldatul Vasile Roșu — știam doar că voi muri, am închis ochii și strîngeam pleoapele, și dintr-o dată am uitat unde mă aflu, mi se părea că sînt la mine acasă, în sat ; mă întorceam de undeva și mama mă îmbrățișa, eu o țineam strîns în brațe, apoi iar mi-am revenit și mă întrebam de ce durează atît de mult căderea, de ce sînt singur, unde se află plutonierul Robu și ceilalți soldați cu care lucram alături. Aș fi vrut să des-

chid ochii, să-i caut, dar curajul m-a părăsit ; totuşi eram împăcat cu gîndul că voi muri, dar nu înţelegeam de ce nu se termină odată această prăbuşire prelungă în gol.

— Eu nu călătoream pe sus ca Roşu, alunecam pe burtă cu 90 km pe oră — spune mucalit Melinte — iar în faţa mea gonea „neregulamentar", cu cel puţin 120 kilometri pe oră, tovarăşul plutonier Robu. Dintr-o dată nu-l mai văd, cobor tot mai grăbit. Nu înţelegeam unde naiba mă grăbesc aşa şi cu ce treburi, spre nişte nenorocite de prăpăstii.

Acum, după ce s-au născut a doua oară, băieţii fac glume, se simt mai bărbaţi, mai maturi la cei 21 de ani ai lor.

— Eu am avut o căzătură mai puţin norocoasă, nici nu zburam, nici nu alunecam ci mă rostogoleam ca un bolovan — îşi aminteşte Toma Jercan — ca o minge lovită de pămînt. Mă întrebam, oare i-am scos ori nu pe cei din tunel, nu-mi puteam fixa momentul alunecării, nu-mi dădeam seama cine m-a împins în prăpastie şi de ce. Apoi, mi-am pierdut cunoştinţa. Cred că m-am lovit la cap. M-am trezit cînd cineva mă freca cu zăpadă pe piept. Am întrebat unde sînt şi mi-a răspuns soldatul Alexandru Cioc. Zicea să stau liniştit.

— Şansa noastră a fost în stratul gros de zăpadă din Căldarea Berbecilor, unde fuseserăm proiectaţi — spune soldatul Cioc — şi mai ales în faptul că nămeţii erau înghеţaţi, şi deşi am alunecat pe un perete de patru sute de metri, nu ne-am scufundat

mai mult de un metru. Cîteva clipe se făcuse o liniște grea, apoi am auzit nu departe de mine un geamăt. Am strigat. Mi-a răspuns Jercan. Ne-am tîrît și am început să-i căutăm pe ceilalți. Pe unul de-abia l-am scos din zăpadă, intrase vreo doi metri, pe altul a trebuit să-l readucem în simțire ; altul își fracturase o mînă și gemea de durere.

Pericolul de acum urma. Clipele de viață erau numărate. Se apropia de miezul nopții, cînd gerul devine cumplit. Viscolul continua să-i troeneze.

— Aveam experiență — continuă soldatul Roșu —, trăiserăm mai bine de un an în condițiile grele ale munților și știam că scăparea depinde numai de noi. Să ne păstrăm sîngele rece, să nu ne lăsăm doborîți de toropeală, să facem în continuare mișcări ca să nu înghețăm. Ne grupaserăm. Numai plutonierul Robu lipsea dintre noi.

Din nou alarmă în tabăra de la Piscul Negru. A doua, în aceeași seară. Echipa de salvare avea nevoie să fie ea însăși salvată. Maiorul Constantin Vînă intră la ora unu noaptea în dormitorul ostașilor. Aprinde lumina : *„Deșteptarea, băieți. Trebuie să urcăm chiar acum la tunel"*. Dar ostașii erau frînți de oboseală și dormeau greu, nu le venea să se scoale, s-au răsucit în paturile calde, poate mai prind o clipă de somn, pînă maiorul repetă ordinul de deșteptare. Dar maiorul n-a dat nici un ordin, doar atît a spus : *„Băieți* — așa vorbește el cu ostașii — *plutonierul Robu cu grupa de salvare a fost luat de o avalanșă"*. A fost de-ajuns. Patruzeci de ostași au sărit în picioare. *„În mai puțin de cinci minute,* îmi spune Constantin Vînă, *întreg plutonul*

era echipat și gata de drum. N-aveam nevoie decît de zece inși, dar nici un ordin nu i-ar mai fi putut ține pe loc pe ceilalți. Nici viscolul, nici frigul nu-i înduplecа. Știau că cei luați de avalanșă sînt în mare primejdie și erau capabili să dărîme munții ca să le vină în ajutor".

În astfel de situații, telefoanele zbîrnie pînă la locuința ministrului. În funcție de împrejurări, se acționează cu toate mijloacele posibile, inclusiv cu elicopterele. De data aceasta a fost alarmat spitalul din Corbeni și o unitate de vînători de munte. Într-o oră, zeci de ajutoare se aflau în apropierea prăpastiei. Reflectoarele lanternelor se încrucișau în beznă, în căutarea celor eșuați. *„Am făcut «apelul» strigînd din toate puterile peste rîpile din Căldarea Berbecilor,* continuă inginerul Vînă, *și spre bucuria noastră ne-au răspuns pe rînd cu toții. Primul l-am strigat pe plutonierul Robu și mi s-a părut că îl aud pe undeva, foarte aproape. Într-adevăr, el rămăsese agățat într-o stîncă și se afla la ultimele puteri".*

S-au întins corzile și vînătorii-alpiniști au coborît în prăpastie. Scoaterea plutonierului Robu a durat un ceas. Nu avea răni grave, dar își zdrobise mușchii piciorului, era istovit și aproape înghețat. Doctorul Georgescu, directorul spitalului din Corbeni, era și el de față. Apoi, pe rînd, au fost trași cu frînghiile cei din fundul abisului. Spre zori, după cinci ore de eforturi extraordinare, soldații vînători de munte Anghidiu Zîngeorzan și Gheorghe Anca salvau din ghearele gerului și a prăpastiei ultimul soldat.

La ora opt, în dimineața zilei de 16 martie, aveau să fie salvați și minerii din tunel. Pentru ostașii din tabără începea o nouă zi de muncă.

Mulţumirea generalului

IMPRESIA PE CARE mi-o lasă interlocutorul este aceea a generalului cu care mergi întotdeauna la victorie. Energic, gesturi sigure, laconic în expresii, ferm, rapid în decizii, temeinic informat. Îl întreb cu ce sentimente au primit militarii misiunea de a participa la construcţia Transfăgărăşanului. Îmi răspunde : *cu sentimentul că execută un ordin al comandantului suprem, ordinul ţării.* Apoi, generalul-maior Emil Andriescu îşi argumentează răspunsul.

— Hotărîrea de a li se încredinţa ostaşilor sarcina executării acestui drum alpin a pornit de la raţiunea că ei îl vor construi mai repede, mai bine, mai economic. Această încredere, această cinste ne-a entuziasmat, ne-a îmbărbătat. Misiunea a fost primită, aşadar, *cu un sentiment de mîndrie şi responsabilitate.* Ostaşii sînt floarea ţării. Aflaţi la vîrsta vigurozităţii, a maximei capacităţi, ei nu pot sta deoparte cînd toţi oamenii ţării se dăruiesc trup şi suflet muncii, creaţiei. Misiunea a fost primită *cu sentimentul angajării noastre patriotice în efortul muncitorilor, ţăranilor, intelectualilor pentru realizarea cincinalului înainte de termen.* Mulţi militari

care au lucrat la Transfăgărășan și despre care ați scris în reportajele dumneavoastră se mîndresc cu o bogată experiență a muncii pe șantierele patriei. Eu însumi am fost brigadier pe șantierul *Bumbești-Livezeni* și aceasta este cea mai frumoasă amintire din tinerețea și din activitatea mea ca utecist. Acolo și-a început ucenicia și colonelul Nicolae Mazilu, și mulți alți comandanți. De aceea, militarii au primit misiunea *cu sentimentul că duc mai departe flacăra unei tradiții comuniste, tradiția muncii patriotice pe marile șantiere.* Aici, generalul devine mai sentimental, vorbește elogios despre ostași și ofițeri, este fericit că secretarul general al partidului a apreciat modul în care geniștii și-au îndeplinit misiunea. Îl întreb : ce loc ocupă construcția șoselei în procesul de educație patriotică, de pregătire de luptă și politică a militarilor ?

— Deplasarea în munți, începerea construcției, n-a fost o acțiune hotărîtă peste noapte. Ea a fost precedată de o amplă, temeinică și multilaterală pregătire în cazărmi. Pe un plan principal a stat munca de informare și cunoaștere de către toți militarii a politicii partidului și statului nostru, a obiectivelor economice ale cincinalului. Misiunea ne-a fost încredințată în anul 1969. Comandanții, secretarii organizațiilor de partid și tineret au desfășurat această muncă politică cu răbdare, cu tact și pricepere, cu toți militarii și cu fiecare în parte. Tinerii ostași au înțeles că își vor lega numele de realizarea celei mai frumoase, mai spectaculoase, dar și mai dificile șosele montane ale țării, că ea se execută din inițiativa președintelui republicii. Au pornit la treabă cu elan înflăcărat. Acum, cînd sarcina a fost îndeplinită exemplar, putem spune cu certitudine că tocmai elanul patriotic și entuziasmul, măiestria și disciplina i-au călăuzit pe militarii geniști în succesul

lor deplin. *Construcția șoselei a fost o autentică școală de educație patriotică.* Dar sîntem genişti și specialitatea noastră este și aceea de constructori de drumuri și poduri. Unde, în ce condiții ne-am fi putut instrui și căli mai perfect ? Transfăgărășanul a fost în același timp, pentru noi, o autentică și valoroasă școală a pregătirii de specialitate, a pregătirii pentru apărarea țării. Învățăm să o apărăm, dar totodată învățăm să o construim, să o facem mai bogată, mai frumoasă.

Îl rog să-mi răspundă la o ultimă întrebare : ce calități moral-umane și profesionale au dobîndit ostașii armatei noastre pe acest mare șantier ? Se gîndește cîteva clipe la numeroasele exemple pe care le are în memorie. Ezită să dea nume. Sînt prea multe care ar trebui amintite. Ele dau cum nu se poate mai bine măsura eroismului, a conștiinței patriotice și muncitorești, a spiritului de dăruire și sacrificiu, a devoțiunii, camaraderiei, nobleței sufletești, capacității psihice și fizice, a înaltei pregătiri morale și profesionale ale trupei, ofițerilor și subofițerilor noștri. Șantierul Transfăgărășanului le-a oferit prilejul nu numai să-și însușească aceste calități înalt umane, etice și profesionale, dar să le și verifice pe deplin. În aceeași măsură s-a perfecționat pregătirea de specialitate a cadrelor tehnice, s-a desăvîrșit capacitatea organizatorică a cadrelor de comandă. Comandanții, activiștii de partid și U.T.C. au învățat odată mai mult că numai *apropiindu-se de oameni, prețuindu-i, stimulîndu-i, acordîndu-le toată încrederea, le pot influența conduita, îi pot mobiliza și antrena în fapte deosebite de muncă și luptă.* Activitatea pe șantier a fost, apoi, pentru sute de ostași, prilejul calificării într-o meserie valoroasă, de buldozerist, betonist, zidar, șofer pe care, după trecerea în rezervă, sînt încredințat,

că le practică pe alte șantiere ale țării. Armata noastră a dat, așadar, patriei nu numai un drum, dar mai ales noi contingente de tineri mai bine călițI, mai bine pregătiți, mai disciplinați, gata în orice moment să răspundă cu același elan patriotic la chemările patriei, ale Partidului Comunist Român.

Întoarcerea caprelor negre

MĂ PLIMB PE TRANSFĂGĂRĂȘAN, împreună cu unul din eroii reportajelor mele. Drumul ne este tăiat, printr-un salt arcuit, de o capră neagră urmată de iedul ei. N-am apucat să le vedem decît în aer, parcă zburînd. Apoi dispar dincolo de steuini.

„Caprele negre, caprele negre
Tainice izvoarele curg,
Caprele negre, caprele negre
Umbre de săgeată pe cer în amurg.

Caprele negre, caprele negre
Cealaltă față a zăpezii tîrzii,
Caprele negre, caprele negre
Ale copilăriei dulci fantezii.

Gînduri neștiute, gînduri solitare
Caprele negre, caprele negre
Dorurile toate nu cunosc hotare,
Caprele negre, caprele negre.

— S-au speriat de zgomotul exploziilor și au părăsit aceste locuri, spune mai mult pentru el însoțitorul meu. Dar iată, după încetarea tunetelor, ca după o vreme rea, văd că se reîntorc. Lacul, pîraiele limpezi, iarba săracă a înălțimilor devin iarăși ale lor, împreună cu liniștea și siguranța crestelor neumblate.

Lupii

VÎNTUL IZBEȘTE ferestrele cabanei și șuieră prin streșini, zăpada învălmășită, purtată de năluci în vîrtejuri, pătrunde prin crăpăturile ușii, crivățul smulge șindrile de pe acoperiș și mătură podul, văile și pădurile se scufundă într-un vaier prelung. În sobă arde o buturugă uscată și lumina caldă a flăcărilor ne învăluie fețele. Din cînd în cînd cenușa și jeratecul din vatră se spulberă în rătăcirea vreunei rafale scăpate prin horn. E tîrziu, aproape că nu mai avem ce ne spune, ascultăm tăcuți, minute în șir, simfonia sălbatică a munților răscoliți de viscol, cu imaginația încărcată de plăsmuiri ciudate. Într-o căldărușă fierbe ceaiul și aromele lui ne transpun într-o stare de euforie și tihnă. Ostașii cu care întîrziasem de vorbă se pregătesc să plece în tabără.

— Crapă ușa, Drăgane, de vezi ce mai e pe afară, i se adresează căpitanul unui soldat, dar ține-o bine să nu ți-o smulgă vijelia din mînă.

Ofițerul glumește dar așa se și întîmplă, ușa se izbește de perete și potopul de zăpadă năvălește peste noi. În clipa aceea am auzit urletul lupilor. Fără să ne dăm seama ne-am ridicat toți deodată în

picioare. Uşa a rămas deschisă, nimeni nu se mai gîndea la ea. Vîntul a doborît cuierul cu haine, ninsoarea a ajuns pe feţele noastre, fumul s-a întors de pe coş în încăpere, dar nici unul nu ne mişcam şi uşa rămînea în lături. Nu mai auzeam geamătul viforniţei decît vaietul acela străin şi tînguitor care venea de nicăieri şi din toate părţile, de departe din Rîpile Berbecilor ori poate chiar din faţa cabanei. Era ca un ţipăt nesfîrşit şi stins de durere, ca o chemare neînţeleasă, ca o prevestire rea. N-am mai auzit lupi pînă atunci. Trăiam o senzaţie necunoscută, de teamă şi curiozitate.

Ne-am apropiat de uşă şi-am privit afară ca şi cînd am fi putut zări ceva, nici noi nu ştiam ce vrem să vedem, vîntul ne-a împroşcat cu zloată în obraz şi ne-a făcut să strîngem pleoapele dar am stat în pragul uşii şi am ascultat. O bună bucată de vreme n-am mai auzit decît viscolul, lupii parcă simţiseră că îi ascultăm şi încetaseră, dar tocmai cînd ne gîndeam să revenim în cabană au început din nou. Ne-am retras înapoi de parcă o forţă nevăzută ne împinsese brutal şi am simţit cum pielea mi se strînge pe şira spinării. Urletul venea acum de foarte aproape, poate de la o aruncătură de piatră şi era altfel, mai răguşit, mai istovit, straniu şi ireal.

Încercam să înţeleg de ce ţipătul lupilor e atît de temut şi înfioară cînd de altfel nu are nimic fioros în el, e mai de grabă un vaiet de cîine care îşi presimte moartea. Cel puţin aşa îl pătrundea simţirea mea, s-ar putea să fie doar o iluzie. Am mai ascultat cîteva clipe dar lupii încetaseră cu totul. Ne era frig. Am intrat şi am închis uşa, luîndu-ne locurile în faţa flăcărilor.

— Aşa i-am auzit şi în noaptea aceea cînd ne atacaseră pe mine şi pe caporalul Urdea — spune pe neaşteptate unul dintre soldaţi.

Ne-am întors privirea la el. Mi se părea că acum îl văd întîia dată. Nu prea vorbise pînă atunci, mai tot timpul şezuse retras într-un colţ lîngă fereastră ascultîndu-i pe ceilalţi. Era un tînăr înalt, subţire ca un adolescent dar cu umerii largi, avea părul de culoarea castanelor şi ochii albaştri ca petalele toporaşilor.

— Povesteşte, Dragomire. Spune cum a fost, îl îndeamnă ofiţerul. Apoi se întoarce spre mine : E un căţărător de clasă. Bate găurile cu perforatorul în locurile cele mai greu accesibile ale şantierului. S-a născut pentru a fi alpinist dar se pare că dintre sporturi l-a atras mai mult fotbalul. Să-l ascultăm.

Are vocea caldă, domoală.

— Porniserăm cu maşina din Curtea de Argeş cînd deja se înserase — îşi începe el istorisirea. Plugurile înlăturaseră zăpada prin curse continue, dar ningea greu şi drumul devenea în scurt timp dificil.

Mergeam cu viteză mică. Întunericul devenise dens ca smoala, ninsoarea abundentă reducea vizibilitatea la cîţiva paşi. După ce am trecut de baraj şi ne-am angajat pe coronamentul Lacului Vidraru, motorul a început să „tuşească". După cîţiva kilometri s-a oprit. Am început să meşterim la el. Un ceas, două dar nu-i găseam buba. Eram nehotărîţi. Ce trebuia să facem ? În urma noastră nu mai erau alte maşini, nu ne puteam aştepta la nici un ajutor. Pe loc nu puteam rămîne. Am chibzuit în fel şi chip pentru ca să ne dăm seama că cel mai bine e să plecăm pe jos.

Eram doar de vreo lună pe şantier, şi nu puteam aprecia cam în cîte ore vom străbate distanţa pînă în tabără.

Am pornit. Picioarele ni se înfundau în zăpadă ca în puf. Fulgii mari şi deşi ne veneau în faţă, ne încărcau umerii şi spatele şi din loc în loc ne opream pentru a lepăda povara albă de pe noi. Trecuse un ceas şi nu cred că străbătusem mai mult de un kilometru şi jumătate. Acum, ne cam părea rău că am plecat, poate — ziceam noi — era mai bine să stăm în cabină înveliţi în şube pînă se vor sesiza cei din tabără şi vor pleca în căutarea noastră. Dar era prea tîrziu ca să ne întoarcem. Trebuia să întindem pasul. „S-ar putea să-i chiar întîlnim pe băieţi venind în întîmpinarea noastră". Acest gînd ne-a mai dat puţin curaj. Ne ascunseserăm capul în gulerele ridicate şi în căciula trasă adînc pe urechi şi păşeam cu ochii pe jumătate închişi. Eram ca nişte stafii albe în pustietatea munţilor pe o vreme cîinească. Şi, pentru ca peisajul acesta apocaliptic să fie complet, auzim deodată lupii.

Am rămas pironiţi locului aşteptînd parcă să ni se infirme părerea, să ne convingem că n-a fost decît vîntul prin hornurile munţilor, dar urletul a început iarăşi, mai înalt şi mai prelung, mai aproape şi mai desluşit. „Doar n-o să ne atace", zice caporalul, şi pornim mai departe cu neliniştea furişată în trup. Ca să ne facem singuri curaj încercam să glumim şi să rîdem, ne spuneam că „n-o să intrăm în sperieţi din

pricina unei jivine jigărite", dar atunci, ca și cînd ne-ar fi auzit jignirea, s-a pornit un cor de urlete din aceeași direcție a pădurilor de pe povîrnișurile din dreapta. Poate nu erau mai mult de doi-trei, nouă ni se părea însă că auzim o droaie și încă chiar în tufișurile de deasupra noastră.

Iarăși eram nedecișI : să ne continuăm drumul, să ne întoarcem, ori să ne găsim un adăpost. Pentru nici una din soluții nu aveam argumente îndeajuns. Gîndul care îmi dădea mai insistent tîrcoale era să ne cățărăm într-un copac dar caporalul zicea că i-ar fi rușine de un gest de slăbiciune ca acesta. Și apoi, oricum, n-ar fi o scăpare. Am îngheța în cîteva ore și le-am cădea în boturi, congelați.

Nici n-am băgat de seamă că ninsoarea încetase aproape de tot. Noaptea dobîndise o puritate obositoare, în depărtările înalte se profilau piscurile ascuțite și însingurate ale munților, într-o tăcere și solemnitate astrală. Vuietul surd al torenților care nu înghețaseră și care se prăbușeau în Lacul Vidraru adîncea și mai intens senzația de răceală cosmică, de tărîm al nemișcării și înnoptării veșnice. Dar bine că zăpezile și pădurile înghițiseră urletul lupilor și scăpaserăm de ei. Striveam sub bocanci nămeții proaspeți care treceau de genunchi și ne sprijineam unul de altul pentru a putea răzbate mai ușor.

Simțeam umărul caporalului lîngă umărul meu și această apropiere îmi transmitea mai multă siguranță, deveneam mai calm,

inima în piept mi se potolea. El era de undeva din Munţii Apuseni, cam zgîrcit la vorbă dar generos şi de nădejde. Nu-l clintea nimeni şi nimic din hotărîrea lui, avea întotdeauna judecata limpede şi dreaptă. „Pe la mine prin sat — zicea el — lupii umblă iarna ca nişte cîini hoinari, vin şi se uită pe fereastră la mămăliga de pe masă. M-am deprins cu ei de cînd eram copil". Caporalul a început apoi să-mi povestească o întîmplare pe care i-o povestise bunicul lui, cioban de o viaţă.

Dragomir face o pauză, îşi trage respiraţia. Careva îi întinde un pachet de Mărăşeşti, dar refuză mulţumind. Nu fumează. Apoi, părăsind pentru o clipă firul întîmplării lor, începu să ne spună ceea ce auzise atunci în drum spre tabără, de la caporalul Udrea :

— Era flăcău încă neînsurat bunicul caporalului şi păzea o turmă de oi sus la munte. Vara şi toamna, dar mai cu seamă primăvara cînd carnea mieilor e mai dulce, deseori turma era învălmăşită de o lupoaică vicleană care îi făcea de fiecare dată mari stricăciuni încît ciobanul nu mai ştia încotro s-o apuce. Aprindea noaptea focuri în cele patru colţuri ale stînei şi le ţinea în vîlvătaie pînă dimineaţa, înălţa gardul de nuiele ca fiara să nu-l poată sări, a adus cîini răi şi învăţaţi cu lupii de la nişte ciobani din Biharia, însă toate erau zadarnice. Lupoaica îi ţinea departe doar cu rînjetul ei, se sălta ca o flacără noaptea peste îngrăditura ocolului şi oile îngrozite se buluceau şi se zdrobeau de staul pînă îl do-

borau. Atunci, umpleau cîmpul şi lupoaica le împingea spre rîpi, omora cîte putea, apoi dispărea cu cea mai grasă dintre ele. Ciobanul înnebunea de neputinţă. S-a gîndit să ceară sfat la păstorii din hotarele vecine dar în afară de blesteme nu ştiau nici ei altceva. A coborît în sat şi a vorbit cu un bătrîn pădurar cunoscător în năravurile vieţuitoarelor pădurii de la care nu s-a întors cu mîna goală. I-a dat o otravă ucigătoare, un fel de pulbere roşie care trebuia presărată pe o halcă de carne şi pusă în pădure în drumul lupoaicei.

Aşa a făcut. A doua zi de dimineaţă s-a dus să vadă dacă carnea otrăvită mai e acolo. Nu mai era. În ţărîna moale se zăreau urmele animalului. Ciobanul s-a aplecat în genunchi şi s-a uitat cu băgare de seamă la ele. Nu era ce ar fi vrut el. Cîţiva paşi mai departe a dat peste trupul mort al unui pui de lup. A pus altă otravă, în mai multe locuri, dar fără folos. Lupoaica nu voia decît prada pe care şi-o lua singură din turmă.

Într-o zi, un moţ care trecea dealul dinspre satele din Valea Bradului, cu calul încărcat de doniţe, s-a oprit la stînă ca să înnopteze aici. Calul l-a priponit de un prepeleac iar el s-a culcat alături de cioban în colibă. Au povestit cît au povestit, apoi au adormit. Tîrziu, după miezul nopţii, calul a început să sforăie şi să smucească dîrlogii iar cîinii s-au pornit pe lătrat. S-au trezit amîndoi şi au ieşit din colibă. „Vine — zice ciobanul. Să ne pregătim". Au aprins focurile şi şi-au luat ciomegele. Du-

lăii lătrau a lup, rar şi măsurat, cu glasul schimbat. „Ea e, spune ciobanul. Numai pe ea o latră aşa. E în zmeurişul din rîpi dar nu de acolo atacă. Se sloboade întotdeauna din sus, dinspre Stînca Albă". „Se vede că îi ştii bine obiceiul", s-a mirat moţul.

Într-adevăr, după vreo jumătate de ceas cîinii s-au răsucit înspăimîntaţi către miazănoapte. Lătrau acum mai grăbit, mai subţire, deveneau tot mai agitaţi. Lupoaica se tîra, îşi pregătea saltul. Cei doi strigau cît îi ţinea pieptul, aşa cum se strigă după lupi, un fel de ho-ho-hooo ! şi asvîrleau cu tăciuni aprinşi prin ierburile dinspre marginea pădurii. În staul, oile s-au îngrămădit într-un colţ, paralizate de frică.

Se lumina de ziuă. Cîinii au mai lătrat cît au mai lătrat apoi s-au liniştit. Lupoaica n-a atacat. Cei doi s-au întins pe iarba udă de rouă şi ciobanul a început să-şi verse amărăciunea. „N-am odihnă ca oamenii de nu ştiu cîte veri — se plîngea el —, cîinii sînt hăituiţi, iar oile din pricina sperieturii îşi pierd mieii din pîntece. Încercat-am şi făcut-am tot ce m-a dus capul dar n-o pot stîrpi şi pace". A vorbit după aceea moţul, om umblat în lume şi care le ştia pe toate. „Te-oi învăţa eu bade ce să faci, numai să iei aminte la ce ţi-oi spune. Şi dacă nu ţi-o cădea în mînă să ştii că nu-i lucru curat. Căci pe mulţi i-am învăţat meşteşugul acesta şi n-a dat niciodată greş...".

Soldatul face iarăşi o pauză. Obosise. Soarbe din ceaşca cu ceai fierbinte cu înghiţituri scurte şi rare.

Parcă ne încearcă răbdarea. Sîntem curioşi să auzim mai departe povestea cu lupoaica dar el îşi vede de ceaiul lui. „Şi apoi, îl îndemn eu, cum s-a terminat totul ?“

— Nu mai ştiu — reia Dragomir. Cînd caporalul ajunsese aici cu povestea lui, în drum, în faţa noastră, la vreo douăzeci de paşi, sclipeau în zăpadă două perechi de ochi nemişcaţi ca nişte luminiţe verzi, îngheţate. Am simţit că fruntea mi se acopere cu broboane de sudoare. „Înapoi“, strig eu, dar caporalul mă prinde de braţ. „Nu înapoi — îmi zice el — şi nici nu te sfătuiesc să te uiţi înapoi“. Mi-am aruncat totuşi privirea peste umăr şi pentru o clipă genunchii mi s-au înmuiat. În urma noastră, cam la aceeaşi depărtare, alte perechi de ochi ne fixau hipnotic. Dacă aş fi mai avut glas, aş fi strigat poate după ajutor, dar ghicindu-mi starea, caporalul a încercat să mă liniştească. „Oricît am striga, nu ne foloseşte la nimic, ba e chiar mai rău pentru că ne lăsăm astfel cuprinşi de disperare — era părerea lui. Scoate-ţi pumnalul din teacă şi fii calm. Concentrează-te. Uită-te la ei. Sînt turbaţi de foame dar ştiu să se stăpînească pentru a ne ataca în momentul în care vom face un pas greşit. Zăpada e mare şi nu se pot mişca în voie. Nouă ne este mai uşor. Să ne continuăm drumul, înainte ca cei din spate să se poată apropia prea mult“.

Stăpînirea şi siguranţa caporalului mi-au redat şi mie luciditatea şi sîngele rece. Strîngeam plăselele pumnalului în mînă şi mi-am dat seama că mîna nu-mi mai tre-

mură. Întorc capul şi observ că lupii din urma noastră porniseră şi ei. Cînd ne opream noi, se opreau şi ei. Cei din faţă nu se mişcau. Nu ne mai despărţeau nici zece paşi. Caporalul mă îndemnă să grăbesc pasul, să am grijă să nu alunec şi să cad. „Rar te atacă cînd eşti în picioare, dar o fac fulgerător în clipa cînd ai căzut", spune el imperturbabil.

Nu prea era timp acum de teorie despre vicleşugul fiarelor. Prima spaimă îmi trecuse dar trupul îmi era încordat ca un arc. Se petrecea ceva incredibil. Eram la treipatru paşi de lupi şi ei continuau să ne privească ţintă, nemişcaţi de parcă îngheţaseră în nămeţii din mijlocul drumului. Doar ochii aceia ficşi se distingeau în beznă lacomi şi răi. Deodată „steluţele" se sting, parcă se scufundaseră în zăpadă. „Atenţie", strigă caporalul, şi printr-un impuls al instinctului, mi-am dus braţul la ochi a apărare. N-am apucat să văd decît o arătare întunecată în salt spre mine şi atîta tot. M-am trezit în zăpadă, la cîţiva metri mai departe. Nici n-am băgat de seamă cum am zburat împins de caporal. M-am ridicat brusc. Totul a durat doar o fracţiune de secundă. Am înălţat pumnalul. Era şi timpul. Greşindu-i prima dată ţinta, fiara — scufundată în nămeţi — se pregătea de un nou atac. Lîngă el apăruseră alţii. Nu mai deslușeam cîţi sînt. Le vedeam boturile scoase ca nişte cioturi din zăpadă, se mişcau într-una încoace şi încolo parcă pentru a ne ameţi privirea.

Ochii lor imobili de un verde pieziş ne sfredeleau hipnotic pupilele. Le simţeam intenţia de a ataca în grup şi imediat însă nici un muşchi nu mi se clintea. În partea cealaltă a drumului Urdea se sprijinea de malul stîncos şi înalt, pregătit şi el să lovească. Evitase prima săritură, lupul ajunsese în josul drumului dar altul îşi lua avînt spre el din aceeaşi direcţie. În clipa săriturii, caporalul a slobozit un răcnet înfiorător din toate puterile, lupul a şovăit, s-a dezechilibrat în saltul său şi i-a nimerit la picioare. Urdea a lovit în plin de cîteva ori şi pădurea şi pîraiele s-au umplut de un scheunat de durere. „Vino", mi-a strigat el. „Mai repede". Îndemnul era de prisos căci alergam cît puteam.

Alergam amîndoi. Mi-am aruncat privirea în urmă. Lupii se ospătau învălmăşindu-se. Mă întrebam cum s-a întîmplat, cum izbutise caporalul să-l răpună atît de fulgerător, exact în clipa cînd lupul făcuse saltul. Încercam să descompun şi să recompun secvenţele momentelor de groază dar ele s-au săvîrşit cu o iuţeală care depăşise perceperea mea. Am vrut să-i cer explicaţii dar nu era prilejul nimerit. Şi apoi, în depărtare zăream torţele celor care veneau în căutarea noastră. „Nu spui nimic în tabără, m-a sfătuit caporalul. Băieţii ne vor lua mai degrabă de lăudăroşi. Nu-i o întîmplare prea uşor de crezut". L-am înţeles. De atunci a trecut un an de zile, el s-a lăsat la vatră. Sînteţi primii care aflaţi peripeţia noastră.

Ferestrele se luminau în bătaia zorilor tîrzii de iarnă. Dragomir şi-a umplut din nou ceaşca cu ceai. Noi mai aşteptam însă ceva. El ne ghicise dorinţa şi a adăugat : „N-am mai stat niciodată de vorbă cu Urdea despre lupi. Lucram în sectoare diferite, ne vedeam rar, iar curînd el a plecat în rezervă. L-am condus împreună cu alţi băieţi la gară dar ne-am luat cu alte discuţii şi am uitat să-l întreb cum s-a descurcat pînă la urmă bunicul lui cu lupoaica".

La capătul drumului cel mare

PESTE TULBURĂTOAREA imagine a Transfăgărășanului, în privirea limpede a închipuirii mele se suprapun, pînă la contopire, chipurile puternic conturate ale celor pe care i-am întîlnit și cunoscut pe șantier, așa cum peste imaginea Coloanei infinite se suprapune în sufletul nostru chipul legendarului țăran din Hobița, cu fruntea de zeu și barba de arhanghel. Marele drum se identifică în mintea și simțirea mea cu amintirea vlăjganilor de douăzeci de ani aflați la prima încercare a bărbăției lor, dar și cu amintirea acelor constructori care înainte de a sosi în taberele Făgărașilor lăsaseră în urma lor tumultuoase istorii anonime ce s-au vărsat ca apele curate și înviorătoare în istoria marilor noastre prefaceri.

Într-un alt capitol al acestei cărți spuneam că Transfăgărășanul a fost construit de toate vîrstele mature, pentru că tot ce făurim cu mintea și brațele noastre este opera întregului popor, și mă gîndeam atunci la cel mai tînăr constructor de pe șantier care abia împlinise nouăsprezece ani și la cel mai vîrstnic dintre ei care trecuse de mult de șaptezeci.

El, Dumitru Marcea, avea drumurile toate bătătorite în palme dar și în tălpile picioarelor pentru că a fost o viață întreagă nu numai constructor de drumuri ci și un neostenit drumeț de-a lungul și de-a latul țării. Cînd a aflat că vor începe lucrările la Transfăgărășan, umerii lui oțeliți ca trunchiul stejarului învechit în talpa casei și-au scuturat, ca în basme, povara anilor mulți și s-au simțit în stare să poarte pe ei, precum în tinerețea tuturor puterilor, munții, și să-i urnească din loc. S-a gîndit atunci la drumurile construite de el într-o jumătate de veac și ele șerpuiau prin amintirea lui, limpede, clare, ca o panglică argintie, săltau peste creste semețe, se avîntau peste ape, se așterneau domol peste cîmpii ori se cufundau în păduri seculare, suiau în cîntec șoptit de iubire dealurile cu nuci și cireș, ori se pierdeau în ierburi înalte și crude pentru a se reîntoarce parcă neîmplinite sub pasul bătrînului constructor. Cîți kilometri de drumuri și cîte poduri construise ? Nu le ținuse, nu le putea ține socoteala, așa cum plugarul nu ș-ar fi putut niciodată număra brazdele răsturnate în trupul pămîntului. Ieșise de mult la pensie, se împăca într-un fel cu ceea ce realizase, avea conștiința, acum la capătul lungului drum, că își făcuse datoria. Dar vestea noii șosele — o șosea cum nu se mai făcuse la noi — l-a răscolit și tulburat, a devenit dintr-o dată nemulțumit de el însuși, bilanțul lui părea sărac și nerotunjit pentru că lipsea din el ceea ce nu putea să lipsească : Transfăgărășanul.

Mi se părea — se destăinuia Dumitru Marcea — că săpasem de-a lungul vieții mele o fîntînă frumoasă și adîncă pînă la rădăcina izvorului visat, dar ultima lovitură încă nu o dădusem stîncii și fîntîna rămăsese superbă și uscată. Fără Transfăgără-

șan suma vieții mele ar fi fost ca un arbore cu coroana bogată dar căreia îi lipsea tocmai trunchiul de susținere. Noua șosea peste Munții Făgăraș devenise obsesia, durerea, legământul, dorul, crezul, idealul meu. Ea se putea, firește, construi fără mine, dar eu nu puteam trăi fără ea, nu puteam rămîne un simplu martor la marginea ei privind cum se înalță spre cerul înalt al Carpaților, pentru că atunci m-aș fi simțit ciung, olog și secătuit de suflet.

I s-a admis să lucreze pe șantier, nu din motive sentimentale, poate simțămintele lui nici n-ar fi fost înțelese, ci pentru că știința și experiența lui erau de mare folos în această premieră alpină și el fusese, într-adevăr, tehnicianul la care se adresau cei mai tineri în multe momente de incertitudine. La șaptezeci și patru de ani, Dumitru Marcea nu-și pierduse nici tăria trupului, nici sclipirea minții. Cei cu care își împărțea viața de șantier îl stimau și prețuiau pentru că avea darul prieteniei, al sacrificiului și riscului propriu. Optimist, volubil, curajos, veteranul șantierului vroia să demonstreze prin tot ceea ce face că se află aici pentru a nu se cruța, pentru a da tot ce poate și cît poate.

— Plecaserăm odată împreună, povestește Gheorghe Necula, să verificăm starea lucrărilor după o ploaie grea. Trebuia să urcăm de la cabana Bîlea Cascadă, vreo trei kilometri pe jos. L-am sfătuit să nu vină pentru că e calea dificilă, pămîntul se înmuiase și aveam de trecut multe pîraie care se revărsau, dar nu l-am putut convinge. „Nu sînt aici ca să mă bucur de favoruri", mi-a replicat el, și n-am mai avut ce zice. Mai veneau cu noi un ofițer și doi ostași.

Pe la jumătatea drumului s-a pornit ploaia din nou, deasă și repede, cu tunete și trăsnete. Nu aveam în apropiere nici un adăpost, ne-a plouat ca pe niște cîini aproape un ceas. Simțeam pe șira spinării strecurîndu-se apa, ne intrase în bocanci, hainele abia mai stăteau pe noi. Bătrînul Marcea avea pantaloni „golf" și i se umpluseră de apă, nu mai putea păși. L-am cărat aproape pe sus tot drumul. În timpul acesta, el ne povesetea snoave, făcea haz de necaz, în schimb, noi eram îngrijorați. Am trimis pe cei doi ostași cu el la cabană, le-am spus să-l dezbrace la piele și să-l frecționeze bine cu spirt pe tot corpul. Îmi era teamă să nu facă o pneumonie, dar din fericire nu s-a ales nici măcar cu un guturai.

Nici în clipele de răgaz nu avea astîmpăr pentru că „pe el, cum singur spunea, îl zorea altfel timpul decît pe flăcăii din jurul său" și-și găsea mereu cîte ceva de făcut. Vechea cărare turistică ce urca de la Bîlea Cascadă la Bîlea Lac se deteriorase, drumul avea să limpezească de acum și să ușureze accesul spre piscuri, dar cunoștea ca nimeni altul plăcerea și psihologia turistului, știa că nu toți vor urca cu mașinile în munți și se înverșuna în pasiunile lui, refăcea cu ajutorul ostașilor poteca, marca vechiul traseu, planta arbori tineri în locul celor doborîți. „Fîntînile sînt ochii pămîntului", căuta el frumusețea metaforei, și pornea apoi găsind destui inimoși, să scotocească izvoare, să amenajeze fîntîni la răscruci, să le aleagă nume de fecioare.

— Într-o noapte din primăvara anului 1973, povestește un salvamontist din Sibiu, am fost înștiințați că doi tineri de pe

şantier plecaseră să escaladeze vîrful Negoiul şi după toate aparenţele s-au rătăcit ori accidentat. Căutarea lor în prima zi n-a dus la nici un rezultat şi atunci s-a apelat la noi. Am plecat imediat după miezul nopţii cu o maşină de la Consiliul popular şi spre zorii zilei de luni am ajuns la Bîlea Lac. De aici trebuia să pornim pe jos în direcţia în care plecaseră cei doi tineri. Era însă o vreme atît de păcătoasă, lapoviţă şi viscol, că ne încumetam greu spre prăpăstiile peste care trebuia să trecem. Acolo sus la cabană l-am întîlnit pe bătrînul Marcea. Ne-a spus că fără el nu ne descurcăm şi ne cerea să-l luăm cu noi pentru că ştie bine toate potecile. Am plecat împreună. El ne era călăuză. Şi, în adevăr, ne-am dat repede seama că era deplin familiarizat cu tainele munţilor. Lapoviţa nu înceta, vizibilitatea era redusă, bocancii alunecau pe grohotiş, trebuia să fim cu ochii în patru. Călătoream de cîteva ceasuri dar nici un indiciu nu descoperisem încă. Ne legaserăm cu corzile unul de altul şi mergeam toţi patru în şir indian pe muchia unei rîpi, ce nu putea fi ocolită, pipăind fiecare palmă de pămînt, atenţi şi temători. Nu departe se auzeau prăvălindu-se ultimele avalanşe — tîrzii nămeţi din fundurile hăurilor înmuiaţi de soare şi ploi. Strigam din toate puterile numele celor pe care-i căutam dar ecourile se întorceau fără răspuns înapoi. Deodată, ultimul din şir alunecă, de fapt alunecase pietrişul de sub el şi ne smucise şi pe ceilalţi. Terenul mi-a cedat şi mie sub picioare şi trei dintre noi

ne-am văzut suspendați deasupra prăpastiei, reținuți în ultima clipă și cu o neobișnuită putere de călăuza noastră. Nu ne mai puteam sprijini deloc, ne înfipseserăm unghiile în piatră, iar picioarele ne atîrnau în abis. Bătrînul Marcea reușise printr-o sforțare incredibilă să ne oprească alunecarea, dar era peste puterile lui să ne tragă înapoi. Îl priveam disperați, încordîndu-și trupul uriaș, venele de la gît și de la tîmple i se umflaseră și le vedeam zvîcnind gata să plesnească. Sudoarea pe obrazul lui se amesteca cu ploaia și îi șiroia peste ochi și peste gură. Nu se clintea, parcă împietrise, coarda îi pătrunsese adînc în umărul drept și cred că nici trăsnetul nu l-ar fi clintit în acele momente în care avea în mîinile lui viața a trei oameni. Nu știu cît a ținut această încrîncenare, poate numai cîteva secunde, poate cîteva minute, dar nouă ni s-a părut că timpul s-a oprit în loc. Am închis ochii căci coarda slăbea din ce în ce mai mult și simțeam cum alunecăm moale în gol. Cred că mă gîndeam atunci la multe lucruri, dar pe măsură ce ele îmi năvăleau în minte se și ștergeau cu iuțeală de parcă însăși memoria mi se furișa din creier. Cît a durat alunecarea ? Iarăși nu ne-am dat seama. Ne-am oprit la un moment dat, dar credeam că e numai o părere, că în realitate alunec în continuare și îmi țineam brațele încolăcite în jurul capului, fața îmi sîngera de zgîrieturi, însă ploua des și pieziș și nu simțeam pe frunte decît sarea usturătoare a ploii.

M-am trezit din această stare bizară cînd l-am auzit pe bătrînul Marcea strigînd la noi cu glasul lui tunător.
Eram pe platforma îngustă a unei stînci, deocamdată într-o închipuire de siguranţă. Ni s-a spus să ne dezlegăm căci ne va trage pe rînd la suprafaţă. Ceilalţi doi băieţi erau într-o situaţie şi mai jalnică decît mine. I-am legat pe ei mai întîi şi eu am rămas ultimul. Cînd mi-a venit rîndul încercam să mă sprijin cît de cît de peretele stîncii dar picioarele îmi erau moi, nu-l puteam ajuta deloc pe salvatorul meu. O jumătate de oră a durat scoaterea mea din prăpastie. Pentru Marcea trecuseră cîteva ore de supraomenească încordare. Cînd am ajuns sus devenise de nerecunoscut, îi crescuse barba şi se gîrbovise, parcă îmbătrînise dintr-o dată. Avea sînge pe buza superioară, nu ştiu dacă îi cursese din nas ori se pătase de pe palmele rănite de coardă. Ar fi trebuit să ne întoarcem, nu ne mai simţeam în stare să continuăm, dar el a pornit înainte îndemnîndu-ne să rezistăm. Către seară i-am găsit pe cei doi eşuaţi. Nimeriseră într-un adăpost sub nişte stînci dar erau în imposibilitatea de a se salva. Îşi pierduseră încălţămintea, aveau hainele rupte, erau flămînzi şi pe jumătate îngheţaţi.
Le-am acordat primul ajutor însă nu se puteau ţine pe picioare. A trebuit să-i punem pe cele două tărgi improvizate, dar epuizaţi cum eram ne era nouă înşine greu să-i cărăm pe umeri. Nu aveam însă dreptul să şovăim, ştiam că orice minut întîr-

ziat poate fi fatal pentru ei. Am ajuns în tabără spre miezul nopții și abia atunci cînd ne-am prăbușit pe paturile din cabană am înțeles că și Marcea ca și noi era de acum la capătul rezistenței sale.

Doream să mai stau de vorbă cu el, promisese că-mi va povesti peripețiile interesante din lungile anotimpuri ale vieții sale de constructor de drumuri dar mereu am fost urmărit de neșansă. Odată, cînd l-am căutat era plecat de pe șantier la trustul din Brașov, a doua zi am întrebat de el la Trust, dar tocmai pornise înapoi în Făgăraș. Altă dată se afla într-un sector al lucrării la care nu puteam ajunge și am fost nevoit să amîn din nou întîlnirea. Aveam să-l zăresc la inaugurarea șoselei dar numai din fugă, avea o ținută atletică, tinerească, robustă, doar obrazul și fruntea îi erau brăzdate de cute precum stîncile bătute de soare și de vînturi.

Sub ele ghiceam însă emoția aparte care îl stăpînea pe acest om, aici pe creasta cea mai înaltă la care a ajuns pînă acum o șosea în țara noastră. Bătrînul Marcea trebuia să fi trăit acolo, la două mii de metri mai aproape de soare, sentimentul unic, numai de el înțeles, că se încheie pe acest pisc ultimul capitol și cel mai frumos al romanului vieții sale de constructor, că ajunsese la capătul drumului cel mare pe care l-a visat, pentru care a trăit. N-am putut sta nici atunci de vorbă. I-am dat cîteva zile după aceea un telefon acasă la Brașov, dar era plecat în drumeție în Munții Ceahlăului. Nu se săturase de munți. Am revenit cu telefonul după vreo două săptămîni, l-am găsit, însă mi-a spus că nu ne putem vedea decît după 25 noiembrie cînd se întoarce din Deltă. „În anii Transfăgărășanului, țin minte că-mi spunea, n-am avut răgazul să revăd Delta, toamna. Plec chiar mîine dimineață."

S-a întors de acolo de unde vara întîrzie în cuiburile calde ale păsărilor pînă aproape în decembrie, cu o închipuire de răceală în trup pe care poate el nici n-a luat-o în seamă. Nu-l mai puteam întîlni apoi niciodată pe Dumitru Marcea. Dar de cîte ori revăd Transfăgărășanul ori mi-l reamintesc în cutezanța lui prin munți și destine, reînvie în privirea minții și simțirii mele imaginea unui constructor, a mii de constructori pe care i-am întîlnit și cunoscut aici, suprapunîndu-se ca un cîntec pe strune peste imaginea drumului cel mare, calm arcuit peste umerii veacului.

Întîlnire cu infinitul

A TRECUT SEZONUL bujorului de munte, peste cenușiul stîncilor s-au așternut brumele timpurii. Munții Făgăraș stau la cumpăna anotimpurilor. Peste pădurile înalte de la poalele lor s-au revărsat culorile toamnei, cerbii și caprele negre simt în nări venirea zăpezilor. Vînturile vestice înfioară apele Bîlei. Sfîrșit de septembrie. Dincolo de zare, cerul s-a înroșit, zorii prevestesc o zi de sărbătoare.

Urcăm în munți la întîlnire cu infinitul, mulțimi de oameni au urcat în această dimineață pe malurile Lacului Bîlea ca într-o luminoasă procesiune dacică închinată soarelui înaintea strîngerii holdelor. În mîini au coroane din crengi de brad și flori tîrzii din luncile Oltului sau ale Argeșului, arcuri de triumf din ramuri verzi s-au deschis peste piscuri. Tot mai mult cerul se limpezește și capătă seninătatea izvoarelor, apoi soarele răsare triumfător ca un imn.

20 septembrie 1974. Președintele Nicolae Ceaușescu a dat în această dimineață întîlnire țării, nu ca de obicei în orașe și sate, în fabrici, pe ogoare, ci pe una dintre cele

mai înalte culmi ale Carpaților, de unde privirile cuprind nesfîrșitul țării. *„Aici s-au născut moșii și strămoșii noștri* — spune președintele — *aici este locul poporului român“.*

Soarele se înălțase spre amiază, mulțimea îl salută cu brațele ridicate în coroanele învingătorilor, precum dacii în procesiunile dinaintea secerișului dăruiau soarelui primele mănunchiuri de spice.

„Oamenii care au trăit pe aceste meleaguri, pe aceste înălțimi — spune președintele — *au iubit întotdeauna, — ca și căprioarele, ca și păsările — libertatea, simțind că nu pot trăi decît în libertate, stăpîni pe țara lor, pe destinele lor“.*

Inaugurarea șoselei Transfăgărășene este un imn închinat constructorilor ei.

„Această construcție realizată la o asemenea înălțime nu a fost deloc ușoară, îi laudă președintele țării. *Dar faptele au demonstrat că nici stîncile, nici înălțimile, nici viscolul, nici ploaia, nici furtuna nu pot împiedica realizarea unei opere măreațe atunci cînd cei ce și-au propus acest țel sînt hotărîți să înfrîngă orice greutăți“.*

Mulțimea scandează numele țării și-al conducătorului.

„Pentru contribuția deosebită adusă la construirea drumului de importanță națională peste Munții Făgăraș, președintele Republicii Socialiste România decretează : Se conferă titlul de „Erou al muncii socialiste“ și medalia de aur „Secera și Ciocanul“ tovarășilor Gheorghe Iordache, șef de brigadă betoane la tunelul Capra — Bîlea,

colonel Nicolae Mazilu, comandantul detașamentului pentru construirea drumului, maior inginer Florea Necula, inginer la detașamentul pentru construirea drumului, maior inginer Constantin Vînă, inginer șef al detașamentului pentru construirea drumului, inginer Ion Gh. Zăvoianu, directorul grupului de șantiere pentru construcții forestiere Rîmnicu Vîlcea".

Peste crestele Carpaților răzbat uralele mulțimii. Fiecare epocă istorică își are eroii săi.

Prin același decret prezidențial au mai fost conferite ordine și medalii ale Republicii Socialiste România unui număr de 553 de muncitori, maiștri, tehnicieni, ingineri, cadre militare și militari în termen care au contribuit la realizarea șoselei.

Țara își cinstește cu lauri învingătorii.

S-au scurs două milioane cinci sute șaptezeci și două de zile-om de la începerea lucrărilor și pînă la încheierea lor. Epopeea Transfăgărășanului se sfîrșește aici odată cu tăierea panglicei ce mai desparte ramura de nord de cea de sud.

Cine sînt cei care au adus aici pe culmile Făgărașului, glasul țării în glasurile lor ? Muncitori din uzinele de la poalele munților, țărani din satele cîmpiei, elevi, studenți și profesori, ostași. Îl caut pe unul dintre ei, sergentul Mihai Călugăru căruia i se înmînase cu cîteva clipe în urmă Ordinul Muncii clasa a III-a. A făcut parte din ultimul detașament de constructori. Acum, după festivitatea inaugurării, va fi lăsat la vatră. Și el, și Mihai Melihov și Ion Budacă și Gh. Gîrceag și Ion Cazan și Ion Stoian pe care locotenentul colonel Soare îi socotește printre

cei mai buni ostaşi constructori pe care i-a avut pe şantier de la începutul lucrărilor. Îl întreb ce va face după trecerea în rezervă. Are mai multe posibilităţi. Aici în munţi a învăţat să conducă buldozerul, a lucrat de fapt tot timpul ca buldozerist şi ar putea lucra pe un şantier din Piatra Neamţ, aproape de părinţi. Are şi o prietenă acolo cu care vrea să se însoare. Se poate întoarce însă şi la Întreprinderea „Metrom" din Braşov, unde a lucrat înainte de armată ca strungar. Îl aşteaptă toţi. Era printre fruntaşii permanenţi ai secţiei prelucrări. Se pare că „Metromul" îl atrage totuşi mai mult. Îl rog să-mi povestească un episod din viaţa de pe şantier.

— Aş vrea să vă spun mai întîi cum am făcut cunoştinţă cu Transfăgărăşanul. În august 1971 am plecat de la uzină, din Braşov, mai mulţi în Făgăraş. L-am bătut cu pasul de mai multe ori. Am urcat de la Glăjărie, pe vechea potecă pînă la Bîlea-Cascadă. Acolo am văzut, pe un panou, traseul drumului la care deja se lucra din plin. Ca unul care cunoşteam Făgăraşii, nu-mi puteam imagina un drum adevărat pe traseul indicat şi în orice caz, imposibil de realizat într-un timp atît de scurt. Nu visam atunci, că mă voi număra printre cei care îi vor da muntelui ultima lovitură, printre cei care vor finaliza ceea ce începuseră seriile dinaintea noastră, în primăvară anului 1970.

Dar aceasta ţine de amintirile mele mai romantice. Mi-aţi cerut un episod. Astă vară, în iunie, a nins aici în masivul Bîlea douăzeci şi patru de ore fără încetare. Se făcuse atît de frig de mi se părea că plouă cu ace. Am fost trimis din tabăra Căldarea

Bîlei cu un buldozer să dezzăpezesc drumul în zona serpentinelor. Viscolea de nu vedeam la doi pași în față. La vreo patru kilometri de tabără întîlnesc un ostaș care cobora de la tunel cu o canistră în mînă. Mi-am dat seama că plecase după mîncare, înainte de începerea viscolului. Am observat însă că merge în neștire. L-am strigat și nu mi-a răspuns. Pășea împleticindu-se cu căciula trasă pe ochi. L-am strigat încă o dată. El nimic. Am coborît din cabină și am alergat după el. Parcă picioarele i se mișcau singure. Vîntul îl muta dintr-o margine în cealaltă a drumului, gata să-l prăbușească. L-am ajuns din urmă, l-am scuturat de umeri și mi s-a lăsat moale în brațe. Halucina. Era pe jumătate înghețat. L-am tras pînă lîngă buldozer și frecționîndu-l cu zăpadă pe mîini, pe față, pe piept și-a revenit. M-am întors cu el repede în tabără. De atunci, de cîte ori mă întîlnește îmi spune că eu l-am salvat. Nu știe ce i s-a întîmplat, zice că i-a rămas un gol în minte pe care nu-l poate umple. Nu-și amintește ce a fost după plecarea de la tunel și pînă s-a trezit în infirmeria taberei.

Alături de mine, un țăran îl ascultă cu căciula în mînă pe președintele țării vorbind mulțimii. Vîntul rece îi zburlește părul alb și-i biciuiește obrajii brăzdați de cute și arși de soarele verii. Portul lui nu-i din partea Sibiului nici a Văii Argeșului. Mi se pare că e mai degrabă din ținuturile Clujului. Lîngă el stă un tînăr îmbrăcat la fel. Se vede că sînt împreună, poate chiar tată și fiu. Mai tîrziu îi întreb și aflu că într-adevăr e ceea ce bănuiam.

— Sîntem din județul Sălaj, îmi spune bătrînul. Tiberiu îi băiatul meu cel mai mic. A făcut armata aci în munți și a lucrat la drum. M-a adus să văd și eu ce ispravă au făcut ei aici. Mare și fainâ ispravă.

Apoi, se scotocește în sîn și scoate o batistă înflorată în care se află ceva împăturit. O desface cu grijă și cu seninătate pe chip îmi întinde o scrisoare cu colțurile roase. E mîndru bătrînul. Înainte de a citi mă uit la semnătură. Are ștampila unității militare și semnătura comandantului ei : *„Pentru comportare frumoasă și rezultate bune ale fiului dumneavoastră* — Bihari Tiberiu — *în pregătirea militară și pe șantier, la construcția șoselei Transfăgărășene, vă aducem cele mai calde felicitări și mulțumiri pentru educația și creșterea ce i-ați dat-o...*"

— De asta am venit la inaugurare pentru că fiu-meu n-o fost oarecine. O muncit ca acasă în *ceapeu,* cinstit și cu tragere de inimă.

Mă uit în jur după vechi cunoștințe de pe șantier. Îi văd pe ofițerii Ștefan Bediu, Iulică Liescu, Ion Popa, Chiriță Vărguță, Ion Demeter, Vasile Voinicu, Sever Dobrița, Ion Ionel, Ion Vătafu, Dumitru Neciu, Virgil Călinoiu, pe subofițerii Constantin Răuță, Gheorghe Robu, pe soldații Viliam Rab din Lipova, Ion Năfliu din Vîlcea, Alexandru Ioseg din Arad, Szabo Martin din Covasna. Erau de față arhitectul Constantin Voiciulescu din Sibiu, Dumitru Ducaru și Viorel Romul Popoviciu de la Trustul de construcții forestiere din Brașov, Mihai Ionescu și Teodor Guțu, proiectanții șefi ai drumului, toți și fiecare dintre ei avîndu-și numele fixat în istoria acestei șosele.

I-am căutat acolo, în mulțimea venită la inaugurare, pe buldozeriștii Bîrgan și Haidamac, pe escavatoriștii Albu și Vișan, care au lucrat la „Curba lui

Zavate" dar nu i-am găsit. Se lăsaseră de mult la vatră. L-am căutat pe Constantin Defta, dar nici el nu era prezent. Şi nu pentru că fuseseră uitaţi. Însă chiar dacă s-ar fi trimis invitaţii numai acelor fruntaşi care s-au remarcat în mod cu totul deosebit, ar fi fost totuşi nevoie să fie aduşi la inaugurare cîteva mii de tineri răspîndiţi în toată ţara. Ceea ce nu era cu putinţă.

Pe soldatul Voicu Tîrziu nu-l puteam întîlni în acea zi de 20 septembrie 1974.

Din raportul comandantului :

„În ziua de 7 iunie 1971, grupa comandată de sergentul Negotei Gheorghe lucra la baterea găurilor în sectorul de la kilometrul patruzeci şi nouă. Era după cîteva zile de ploi continue. La orele 18 s-a executat puşcarea. După douăzeci de minute ostaşii au ieşit din adăpost şi s-au deplasat spre frontul de lucru pentru a vedea efectul puşcării. Cincizeci de metri mai departe grupa a fost surprinsă de căderea unei stînci care s-a desprins de pe versantul muntelui. Negotei a strigat : *„cad bolovani"*. Au fugit toţi în toate părţile. Voicu Tîrziu n-a putut să iasă la timp din acel loc periculos..."

Se lăsă înserarea peste piscurile Carpaţilor. Festivităţile s-au terminat. Turiştii şi ostaşii aprind torţe şi focuri de tabără, se întind corturi. Pe Transfăgărăşan urcă şi coboară maşini cu farurile aprinse. De pe coamele vîrfurilor Paltinul şi Capra, se văd în depărtare luminile oraşelor din Muntenia şi Transilvania, împreunîndu-se cu stelele cerului. Încă o punte peste munţi, între cele două provincii străvechi româneşti, încă o punte între prezent şi viitor. Unde or fi acum neîntrecuţii zidari în piatră Nicolae Balaure, Ion Goreu şi Ştefan Tamaş, dar temerarii

șoferi Avram Iancu, Badea Firicioaia, Vereș Francisc și Tudor Oprea, dar artificierii Teodor Ungureanu, Constantin Stroe, Dumitru Sebastian, dar escavatoriștii Florin Albu, Gh. Sobaru, Constantin Bălăngeanu, dar buldozeriștii Virgil Trifan, Marin Caplea, Ion Oprea, Dumitru Militaru, dar... N-au venit la inaugurare nici Ștefan Luzinschi, Ion Prian, Pall Francisc, Gheorghe Cainuc, nici Nicolae Varga, Constantin Benghiac, Gheorghe Latu, Nicolae Drugeanu, cei care executaseră primii nouă kilometri de drum din Transfăgărășan între podul Capra și Braia.

Mulți n-au putut veni la sărbătoarea inaugurării pentru că se află pe alte șantiere, pe alte Transfăgărășene ale țării, în aceeași statornică încordare a muncii, în aceeași veșnică criză de timp, în căutarea altor performanțe, a altor împliniri. Pe Nicolae Bledea, artificierul de la poarta geniștilor, l-am întîlnit pe șantierul noului port Constanța, pe Tudor Ghinea, escavatoristul din sectorul Piatra Albă, l-am găsit pe șantierul Hidrocentralei de pe Someș, pe Marin Machidon, buldozeristul care a deschis ultima porțiune de șosea spre tunel, a trebuit să-l caut pe șantierul unui nou drum montan. Emil Vișan, tractoristul, este student la Institutul de Construcții, Florea Buzatu din detașamentul derocări e șef de fermă zootehnică în Banat, Stan Gheorghiță urmează o școală de subofițeri de miliție, Constantin Popescu, escavatoristul de la Piscul Negru, e prim secretar al Comitetului județean Argeș al U.T.C. Gabor Ladislau, betonistul de la viaduct, s-a însurat și are deja doi copii, artificierul Ion Florin e lăcătuș la Întreprinderea de Sîrmă din Buzău, Toader Pop și-a construit o casă în Baia Mare și lucrează ca miner la Herja, Viorel Dabu e activist al U.T.C., Gheorghe Negotei lucrează ca strungar la uzina din Sinaia...

Fiecare continuă o epopee, fiecare își construiește propriul Transfăgărășan, propriul său destin spre împliniri viitoare. Pentru că, în adevăr, de pe crestele cu dimineți înalte ale Făgărașilor, multe destine umane, conturate în încercările eroice ale muncii, și-au luat zbor avîntat spre orizonturile infinite. Drum bun, deschizători de drumuri.

În geografia și peisajul României va fi șoseaua ce scurtează distanța dintre locuri, dintre oameni, dar și un drum spre frumuseți necunoscute, spre piscuri și izvoare de-nceput, spre păduri și poieni neumblate. Transfăgărășanul ne va duce spre verile purificate de furtuni ale munților, spre iernile lor cu zăpezi tîrzii și clare, dar și spre bucuria urcușului cert. Se află în construcție în acest masiv o nouă „*Poiană Brașov*", una din cele mai frumoase stațiuni alpine ale Europei, cîteva hoteluri au fost deja ridicate, altele își așteaptă transpunerea în piatră. O telecabină leagă, în zbor planat de vultur, cabana Bîlea-Cascadă de Complexul Bîlea-Lac și tot aici au fost trasate cele mai lungi pîrtii de schi de la noi. Munții Făgărașului își dezvăluie tuturor și pe deplin frumusețile de acum și cele de mîine. De la înălțimea lor faptele celor ce au durat Transfăgărășanul se vor detașa mereu mai luminos în timp, pentru că ei vor rămîne mereu prezenți pe mai departe în memoria operei lor, așa cum vor fi statornic prezenți pe alte „*transfăgărășene*" pe care și le dorește țara.

CUPRINS

Parcurgînd acest drum 9
Poarta geniștilor 16
„Atacă divizionul 120“ 21
Poarta întîlnirii 22
Serpentinele 23
„Supertehnica“ transportării unui copac prin pădure 26
Imagine pe... muchie de cuțit 30
* * * 37
A fost ziua-ntîi, cu viscol și ger 40
Oameni la kilometrul 2000 — oameni la kilometrul zero 49
Epure cel mic și Ursul din Călimănești 56
Cine știe să construiască un funicular ? 64
„Eram înconjurat de jur împrejur, de un aer rece, fără a fi friguros“ 70
Bistrița, izvoare stelare 78
Furtună se vestea pe dealuri... 83
* * * 97
1 Stînca lui Lazăr 99
2 Fîntîna Carmen 104
3 Curba lui Zavate 110
Alarmă ! Vin bușteni 121
„Sapă numai, sapă, sapă“ 131
Cei trei din sud 137
„Ca o rază de soare, răsăreau din ape...“ . . . 141
„Povestește, Păunescule, cum ați construit voi zidul chinezesc“ 148
Avalanșa 151
Mulțumirea generalului 157
Întoarcerea caprelor negre 161
Lupii 162
La capătul drumului cel mare 174
Întîlnire cu infinitul 183

Coperta : **Georgeta Pusztai**

Fotografii de : **Oreste Plecan**
Cristian Sandu

Redactor : DAN-ION VLAD
Tehnoredactor : BUTEICĂ MARILENA

Tiraj : 6540. Broşate 6450+90. Bun de tipar : 31.X.1975. Coli de tipar : 12+8 planşe
CRAIOVA, 1975

Întreprinderea poligrafică „Oltenia"
Str. Mihai Viteazul nr. 4
Comanda nr. 254.

EDITURA SCRISUL ROMÂNESC

Lei 8,50